

## ARTÍCULOS

---

### **VIDA COTIDIANA DE LA MARINERÍA CORSARIA DE LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL RÍO DE LA PLATA<sup>1</sup>.**

Agustín Daniel Desiderato

*Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas<sup>2</sup>*

[addeside@gmail.com](mailto:addeside@gmail.com)

**Resumen:** Este artículo explora algunas cuestiones de la cotidianidad a bordo de los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, adoptando enfoques y preguntas que incluyen, como objeto de estudio, a los marineros, es decir, la jerarquía más baja de la tripulación. El marco cronológico elegido corresponde a los años en que las Provincias Unidas del Río de la Plata emplearon un corso marítimo, en su lucha por la independencia de la corona española y la guerra contra el Imperio del Brasil.

**Palabras clave:** Corsarios, Provincias Unidas, guerra, vida cotidiana, marineros.

**Title:** DAILY LIFE OF THE PRIVATEER SAILORS OF THE UNITED PROVINCES OF THE RIO DE LA PLATA.

**Abstract:** This article explores some of the daily life issues that took place on board privateer ships of the United Provinces of the Rio de la Plata, adopting approaches and concerns that involve the lower hierarchy of the crew, the sailors, as the object of study. The chronological framework chosen corresponds to the years in which the United Provinces of the Rio de la Plata employed a sea privateering in their struggle for independence from the Spanish crown, and the war against the Brazilian Empire.

**Keywords:** Privateers, United Provinces, war, daily life, sailors.

## **1. Introducción**

Surgidas de la Revolución de Mayo de 1810, las Provincias Unidas del Río de la Plata se valieron de buques corsarios para sostener su esfuerzo bélico durante las primeras décadas del siglo XIX. El sistema permitía atacar las rutas de comercio y

---

<sup>1</sup> Este artículo constituye una versión modificada y ampliada de un capítulo de tesis inédita. Ver: DESIDERATO, Agustín Daniel. Los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815-1828) [tesis de maestría]. Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín, 2019.

<sup>2</sup> Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani" – Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra (CONICET - IHAYA - GEHiGue).

---

Recibido: 27-01-2021

Aceptado: 15-02-2021

**Cómo citar este artículo:** DESIDERATO, Agustín Daniel. Vida cotidiana de la marinería corsaria de las Provincias Unidas del Río de la Plata. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2021, n. 27. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

comunicaciones del enemigo, con un mínimo uso de recursos, algo especialmente útil en el escenario rioplatense, donde no existía un poder naval consolidado<sup>3</sup>. El corso fue utilizado durante la lucha por la independencia de la corona española, entre 1810 y 1821, en dos tiempos y escenarios distintos: inicialmente, con operaciones fluviales concentradas en el estuario del Plata; luego, desde 1815, con navegaciones más extensas, en el Pacífico y el Atlántico<sup>4</sup>. Finalizado el proceso emancipador, el corso fue nuevamente utilizado durante la guerra contra el Imperio el Brasil, entre 1825 y 1828, tanto de forma marítima como fluvial<sup>5</sup>.

Sobre el corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata existe una nutrida bibliografía, con trabajos interesados en las travesías, tácticas, estrategias y armamentos de aquellas embarcaciones<sup>6</sup>. Esta producción académica fue pionera y

---

<sup>3</sup> Desarrollar la historia de la actividad corsaria excede el propósito y extensión de este trabajo. Para una lectura más profunda, ver: BARNEY, Oscar Cruz. El Corso Marítimo. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2013; En resumidas cuentas, un buque corsario era aquel que navegaba armado para hacer la guerra en nombre de un estado, reino o nación. Se la consideraba una práctica legítima, si se portaba una carta o patente emitida, sellada y firmada por el capitán, la tripulación, el armador y el estado, reino o nación cuya bandera se representaba (MARCO, Miguel Ángel de. Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil. Buenos Aires: Emecé, 2013).

<sup>4</sup> MARCO, Miguel Ángel de. Corsarios argentinos... Op. cit., p. 91; RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY, Pablo E. El Corso Rioplatense. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano, 1996, p. 317.

<sup>5</sup> PICCIRILLI, Ricardo. Lecciones de Historia Naval Argentina. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967, p. 161.

<sup>6</sup> Sin ánimo de exclusividad, a continuación mencionamos las obras más destacadas, por orden alfabético: ARGUINDEGUY, Pablo E. La marina de 1815 a 1817. Campañas corsarias. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 393-420; ARGUINDEGUY, Pablo E. Los corsarios fluviales en la Guerra de la Independencia. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 421-428; BEALER, Lewis W. Bouchard in the Islands of the Pacific. Pacific Historical Review. 1935, vol. 4, pp. 328-342; BEALER, Lewis W. Los Corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia 1815-1821. Buenos Aires: Coni, 1937; BURZIO, Humberto F. Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960; CAILLET-BOIS, Ricardo R. Historia Naval Argentina. Buenos Aires: Emecé, 1944; CAILLET-BOIS, Ricardo R. Nuestros Corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816. Buenos Aires: Imprenta de Buenos Aires, 1930; CARRANZA, Ángel J. Campañas Navales de la República Argentina. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962. 4 tomos; CURRIER, Theodore S. Los corsarios del Río de la Plata. Buenos Aires: Imprenta de la Universidad, 1929; CURRIER, Theodore S. Los cruceros del General San Martín. Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas. Buenos Aires: Coni, 1944; MARCO, Miguel Ángel de. Corsarios argentinos... Op. cit.; DESTÉFANI, Laurio H. Campaña corsaria de Brown (1815-1817). El juicio al Almirante. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 343-392; DESTÉFANI, Laurio H. Cruceros de guerra y corso de 1826 con la Sarandí y la Chacabuco. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Op. cit., pp. 301-321; DESTÉFANI, Laurio H. Campañas corsarias de 1818 a 1825. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Op. cit., pp. 463-505; DESTÉFANI, Laurio H. Apogeo y decadencia del corso en la guerra contra el Brasil (1827-1828). En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Op. cit., pp. 413-467; DESTÉFANI, Laurio H. Guerra de corso contra el Brasil. Las campañas hasta fines de 1826. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Op. cit., pp. 255-299; QUARTARUOLO, Mario V. Campaña corsaria de Bouchard con "La Argentina" 1817-1819. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). Historia Marítima Argentina. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 429-462;

forma parte hoy del acervo clásico sobre el tema, pero su narrativa, más concentrada en la descripción operacional, ha dejado poco espacio para el análisis de otras cuestiones, como, por ejemplo, las de índole social. Estas necesitan ser incorporadas, pues el desarrollo del curso rioplatense significó algo más que combates y enfrentamientos entre buques. Fue también el espacio donde la marinería, un amplio y heterogéneo conjunto de individuos, desarrolló una serie de experiencias, producto de su cotidianidad a bordo.

Existen importantes trabajos que demuestran que una aproximación social de la marinería embarcada durante el siglo XIX es posible. José Ignacio González-Aller Hierro analizó la distribución interna, alojamientos, alimentación, régimen disciplinario, ocio y las dificultades propias de los marinos españoles de principios del siglo XIX<sup>7</sup>. Brian Lavery se interesó por cuestiones similares, pero analizando el caso de la marinería británica, entre 1793 y 1815<sup>8</sup>. En el mismo sentido, encontramos la tesis doctoral de Silvana Jeha - *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854)* - que investiga a los marineros y reclutas de la Armada Imperial del Brasil, durante la primera mitad del siglo XIX<sup>9</sup>. Posteriormente, Jeha publicó *A Cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX*, donde explora la composición y heterogeneidad social de los marineros empleados en la actividad portuaria de Río de Janeiro<sup>10</sup>. Por su parte, Jaime Rodrigues estudió la cristianización de las naves mercantes empleadas en la ruta Lisboa-Río de Janeiro y el perfil social de sus tripulaciones<sup>11</sup>. Con todo, si bien pusieron su interés en los marineros, y por ello representan originalidad, puede observarse que estos estudios no abordaron el particular caso corsario.

En las últimas décadas, el estudio del curso rioplatense experimentó una importante renovación, lo que advierte que a pesar de su profusa bibliografía el campo aún no está agotado. En su tesis doctoral, Feliciano Gámez Duarte se interesa por los aspectos políticos, económicos, diplomáticos y militares del curso, tomando por caso aquellas unidades que superaron el escenario americano y operaron en las costas ibéricas, especialmente en el Golfo de Cádiz<sup>12</sup>. Por otra

---

VALE, Brian. Una guerra entre ingleses. Brasil contra Argentina en el Río de la Plata 1825-1830. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

<sup>7</sup> GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I. La vida a bordo en la época de Trafalgar. Revista general de marina. 2005, vol. 249, n. 8-9, pp. 187-218.

<sup>8</sup> LAVERY, Brian. Nelson's Navy: the ships, men and organisation 1793-1815. London: Naval Institute Press, 1989.

<sup>9</sup> JEHA, Silvana C. A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil (1822-1854) [tesis doctoral]. Rio de Janeiro: Pontificia Universidade Católica Do Rio de Janeiro, 2011.

<sup>10</sup> JEHA, Silvana C. A Cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX. Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro. 2015, n. 9, pp. 77-89.

<sup>11</sup> RODRIGUES, Jaime. Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX. Revista Brasileira de História. 2013, vol. 33, n. 65, pp. 235-276; RODRIGUES, Jaime. Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX. Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro. 2015, vol. 9, pp. 15-30.

<sup>12</sup> GÁMEZ DUARTE, Feliciano. El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828 [tesis doctoral]. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2004; Este trabajo fue más tarde ampliado y publicado como libro. Ver: GÁMEZ DUARTE, Feliciano. Del uno al otro

parte, David Head publicó dos trabajos - *New Nations, New Connections. Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations* y *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic* – donde analiza las ideas de nación que circulaban entre los marineros de los buques corsarios estadounidenses, que combatieron bajo patente de las Provincias Unidas del Río de la Plata<sup>13</sup>. En otro estudio, Matthew McCarthy adopta un enfoque más internacionalista, explicando cómo España respondió al corso y cómo el aumento de aquella actividad generó conflictos con los intereses británicos en la región<sup>14</sup>. Sin embargo, con todos sus aportes, estos títulos no abordan el corso desde lo social, que permanece como una línea de investigación aun poco trabajada<sup>15</sup>. Es aquí donde intentaremos hacer nuestra contribución.

Este artículo se ocupa de la vida a bordo en los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, durante la lucha por la independencia de la corona española y la guerra contra el Imperio del Brasil, desde la perspectiva de la marinería, es decir, la jerarquía más baja de la tripulación<sup>16</sup>. El marco temporal elegido cubre el corso marítimo de esos dos conflictos: el primero, entre 1815 y 1821; el segundo, entre 1825 y 1828. El texto se divide en varios apartados, cada uno trata una cuestión diferente de aquella cotidianidad: primero, las condiciones de trabajo y los tiempos de ocio; segundo, la alimentación y las enfermedades; tercero y último, los códigos disciplinarios y las deserciones.

La documentación utilizada es diversa. Está conformada por relatos y bitácoras de navegación, memorias de oficiales y marinos, roles y listas de tripulación, contratos de corso y embarque y relaciones de gastos. Las fuentes en idioma extranjero fueron insertadas directamente en español, agregando la versión original del texto en una cita a pie de página. Todas las traducciones son personales.

## 2. Trabajo y ocio

Los tiempos de navegación de las naves corsarias de las Provincias Unidas del

---

confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828. Cádiz: Servicio de publicaciones de la diputación de Cádiz, 2008.

<sup>13</sup> HEAD, David. *New Nations, New Connections: Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations*. *Early American Studies*. 2013, vol. 11, n. 1, pp. 161-175; HEAD, David. *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*. Georgia: University of Georgia Press, 2015.

<sup>14</sup> MCCARTHY, Matthew. *Privateering, Policy and British Policy in Spanish America, 1810-1830*. Suffolk: Boydell Press, 2013.

<sup>15</sup> En otro trabajo estudio los diversos orígenes y procedencias de los marineros. Ver: DESIDERATO, Agustín Daniel. Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social. *Revista Universitaria De Historia Militar*. 2020, vol. 9, n. 19, pp. 146-164.

<sup>16</sup> Entendemos al vocablo marinerio como lo describen los diccionarios de la época, a saber, individuos que, como parte de una tripulación, vivían y trabajaban en una embarcación, bajo órdenes de superiores, ocupándose de diversas tareas, como la maniobra y la conservación del buque. Para una definición más detallada, invitamos a consultar las fuentes: Real Academia Española. *Diccionario de la lengua castellana*. Madrid: Imprenta Real, 1817, p. 556; MASSÓN, José René (dir.). *Diccionario de la lengua castellana*. París: Masson É Hijo, 1826, p. 553; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (ed.). *Diccionario marítimo español*. Madrid: Imprenta real, 1831, p. 361.

Río de la Plata estaban estipulados por contratos firmados entre las autoridades, el capitán y el armador del buque. Durante la lucha por la independencia de la corona española, los documentos establecían la duración del curso en seis meses<sup>17</sup>, siendo de tres en la guerra contra el Imperio del Brasil<sup>18</sup>.

La contratación era por parte privada, porque era el propio comandante o el armador, y no el Estado, el que empleaba y pagaba a los hombres que iban a embarcarse<sup>19</sup>. Ninguno podía abandonar el barco, sin el permiso expreso del capitán. Cumplido el tiempo de navegación, la nave regresaba a puerto y el personal cobraba el remanente de sus pagas, quedando desvinculado del servicio<sup>20</sup>.

A diferencia de los oficios en tierra, el trabajo en el mar era continuo y se organizaba en fracciones de servicio de cuatro horas, llamadas guardias<sup>21</sup>. Durante ese tiempo, se realizaban todo tipo de tareas. El pintor y marino Antonio Somellera nos detalla algunas de ellas, mientras servía en el bergantín corsario General Rondeau, en 1828<sup>22</sup>.

“En los días que el buen tiempo lo permitía se ocupaba nuestra tripulación en los trabajos de labor: unos a composición de velamen, otros a preparar bragueros de respeto para la artillería, otros a hacer meollar, tomadores y demás labores que demanda el buen orden de un buque de guerra, y la tropa a la limpieza de las armas de chispa y blancas, convirtiéndose nuestra cubierta desde palo mayor a proa en activo taller”<sup>23</sup>.

Además de la limpieza del buque, el cuidado del velamen y la preparación del armamento, eran comunes las prácticas con armas y proyectiles. Esto podía ser peligroso, dada la naturaleza del material empleado; sin embargo, era necesario, pues los marineros deberían estar preparados para luchar<sup>24</sup>. Algunos testimonios describen las experiencias de los combates y muestran su crudeza.

---

<sup>17</sup> “Contrato de la goleta La Divina Pastora” (1815), en Archivo General de la Nación [en adelante AGN], Sala X [en adelante sólo el número], legajo 5-1-2, Marina, Corsarios.

<sup>18</sup> Así lo dicen los contratos de varias embarcaciones como, por ejemplo, General Brown, Convención Argentina y Triunfo Argentino (1826). Ver: AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

<sup>19</sup> En este sentido, implicaba una importante inversión monetaria. Si el curso no tenía éxito y no se liquidaban buenas presas, podría significar la ruina de los armadores (SPINELLI, Guillermo (dir.). Argentina desde el mar: introducción a la historia naval argentina 1776-1852. Buenos Aires: Armada Argentina, 2014, p. 73).

<sup>20</sup> En forma excepcional, algunos cursos desarrollaron actividades más prolongadas. La corbeta Halcón es un ejemplo, ver: “Contrato entre el Gobierno y Vicente Echevarría para establecer curso, con la Corbeta Alcón, contra la Bandera Española en el mar del Sud. Buenos Aires, septiembre 12 de 1815”, en Fondo del Departamento de Estudios Históricos Navales (en adelante Fondo del DEHN), Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría, Caja 1313, Recibos de sueldos y otros gastos, Corsarios Alcón y Argentina.

<sup>21</sup> EISENTRAUT, Thomas. The life of simple sailors after 1700. En: BLEILE, Ralf y KRÜGER, Joachim (eds.). Princess Hedvig Sofia’ and the Great Northern War. Dresden: Sandstein Verlag, 2015, p. 226.

<sup>22</sup> El bergantín era una embarcación de dos palos, velas cuadradas y bajo calado.

<sup>23</sup> SOMELLERA, Antonio. De los tiempos heroicos. La última campaña naval de la guerra con el Brasil. Buenos Aires: Centro Naval, 1930, pp. 28-29.

<sup>24</sup> Francisco Seguy detalla algunos accidentes en su diario de navegación. El jueves 19 de enero de 1826, en un ejercicio general se le disparó una pistola al patrón y la bala le atravesó el omóplato (SEGUY, Francisco. Diario del Bergantín General Belgrano. Boletín del Centro Naval. 1912, n. 338, p. 835).

Al mando del bergantín General Brandsen, George de Kay cuenta cómo en un enfrentamiento contra dos embarcaciones resultaron heridos los marineros Benjamín Polando, quien perdió el brazo, y Eduardo Gillet, quien resultó gravemente quemado por la explosión de un cartucho<sup>25</sup>. Por su parte, Guillermo Brown describe con detalle otro episodio, mientras se encontraba en el Pacífico.

“...las pocas tropas disponibles [...] sostenían fuego tan nutrido que pronto llenó la cubierta del bergantín de muertos y heridos.

...la bandera hasta entonces triunfante fue arriada, para salvar a los pocos que sobrevivían; pero era tal la furia salvaje del enemigo en el momento de la victoria que no prestó ninguna atención a este acto [...] sinó que continuó matando sin piedad. Observando pues que los Españoles [...] seguían el fuego contra los rendidos... Los desgraciados que yacían heridos y desamparados sobre cubierta fueron degollados por aquellos furiosos que los apuñaleaban, o dividían sus gargantas”<sup>26</sup>.

A diferencia del soldado en tierra, los marinos se desconectaban del medio rioplatense una vez embarcados. Esto constituía una de las particularidades del trabajo marítimo, donde el marinero quedaba encarcelado en su embarcación, alterando sus vínculos sociales previos al alistamiento<sup>27</sup>. Vivía en su zona de trabajo, entre sus colegas y superiores, pasando la mayor parte del tiempo en el mismo lugar<sup>28</sup>. Compartía la falta de higiene y el hacinamiento, descansando en la porción anterior del entrepuente, en hamacas sobrepuestas<sup>29</sup>.

A pesar de todo, las condiciones de vida a bordo permitieron nuevos espacios de sociabilidad, donde los marineros construyeron vínculos con sus compañeros<sup>30</sup>. Una de las causas fue el prolongado tiempo que compartieron, en un mismo espacio y bajo un mismo régimen de trabajo, sujetos a las mismas condiciones de vida y víctimas de iguales peligros<sup>31</sup>.

Los lazos sociales formados entre marineros servían a diferentes propósitos, como, por ejemplo, la transmisión de conocimientos y habilidades náuticas, donde los individuos más experimentados sostenían un rol central.

---

<sup>25</sup> DE KAY, George. Crucero del bergantín corsario General Brandsen. Boletín del Centro Naval. 1910, n. 320, p. 320.

<sup>26</sup> BROWN, Guillermo. 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 CARRANZA, Ángel J. Campañas Navales de la República Argentina. Op. cit., pp. 278-279.

<sup>27</sup> REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*. Cambridge: University Press, 1989, p. 200.

<sup>28</sup> AUBERT, Vilhelm y ARNER, Oddvar. On the social structure of the ship. *Acta Sociológica*. 1958, vol. 3, n. 1, p. 200.

<sup>29</sup> AGÜERO, Abel L. La Sanidad Naval desde las guerras de la Independencia hasta el fin de la guerra con el Paraguay. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, p. 249; El entrepuente era el espacio entre las cubiertas de un buque.

<sup>30</sup> *Ibidem*, pp. 134-135.

<sup>31</sup> SAGASTUME, Juan C. Bases para un Estudio sobre la Sociología Marinera. Boletín del Centro Naval. 1993, n. 770, p. 260.

“...nuestro Comandante ordenó que los hijos del país, hombres de campo los más, se ocupasen de hacer ejercicio de subir por las jarcias cuando por lo picado de la mar los balanceos del bergantín eran muy repetidos, y que mi compañero y yo los dirigiésemos.

Puestos a la operación, gran trabajo nos costó hacerlos subir [...] algunos no pudieron, por más esfuerzos y amenazas [...] abrazándose con todas sus fuerzas de los obenques, no había forma de sacarlos, causando la hilaridad al resto de la gente; costábales igual tortura al bajar, pero quedando este ejercicio establecido de diario, no tardaron en hacerse los más diestros marineros...”<sup>32</sup>.

Los marineros más jóvenes respetaban a los veteranos por su conocimiento del mar, del buque, de los fenómenos de la naturaleza y de los métodos de trabajo<sup>33</sup>. En el proceso de socialización, se modificaban conductas y se adquirían saberes<sup>34</sup>.

El vínculo formado a bordo también colaboraba con el intercambio de creencias, por ejemplo, al cruzar el Ecuador. Esto último significaba el paso de un hemisferio a otro y atravesar una zona peligrosa para las embarcaciones a vela, pues allí reinaban las calmas ecuatoriales<sup>35</sup>. Los que vivían esa prueba, por primera vez, experimentaban un rito de pasaje<sup>36</sup>. El crucero corsario del buque General Rondeau fue escenario de uno de estos eventos, mientras navegaba por el norte del Brasil.

“La brisa y [...] chubascos que nos habían acompañado nos abandonaron al llegar a la línea, y la perpetua calma hizo que el buque [...] plegase sus alas.

Los viejos marineros contaban a los que por primera vez llegaban a la línea, entre un sin número de patrañas, que allí iba a aparecer sobre las aguas Neptuno sentado en una gran concha, con su corona y tridente en mano, que sería necesario pedirle permiso para poder continuar viaje, y que si la Sirena dejase oír su canto quedaríamos encantados... no faltaron quienes dieron crédito a semejantes disparates...”<sup>37</sup>.

La ceremonia era exclusiva de los marineros y reforzaba sus lazos comunitarios<sup>38</sup>. Los más nuevos, si pasaban con éxito la prueba, demostraban su

---

<sup>32</sup> SOMELLERA, Antonio. De los tiempos heroicos... Op. cit., p. 23; Los obenques eran cada uno de los cables gruesos con que se sostenía y sujetaba un palo, mástil, o mastelero, desde su base hasta la cima.

<sup>33</sup> RODRIGUES, Jaime. Embarca agora... Op. cit., p. 21.

<sup>34</sup> Para algunos autores, el barco no era solamente un medio de comunicación sino también el lugar donde personas de diferentes latitudes se relacionaban. La circulación de experiencias dependía, en parte, de la habilidad de los tripulantes para adquirir nuevos lenguajes y conocimientos (LINEBAUGH, Peter y REDIKER, Marcus. La Hidra de la Revolución. Marineros, Esclavos y Campesinos en la Historia Oculta del Atlántico. Barcelona: Crítica, 2005, pp. 179-181).

<sup>35</sup> El cruce de la línea ecuatorial se trata de una antigua tradición naval. Sus orígenes se remontan a la marina francesa de principios del siglo XVI (HERSH, Carie L. Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S Navy at the Equator. Duke Journal of Gender Law & Policy. 2002, vol. 9, n. 2, p. 280); La línea ecuatorial es una zona de calmas, donde impera una absoluta falta de viento con precipitaciones constantes, frecuentes tormentas y copiosas lluvias (LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de y FERREIRO, Martín. Diccionario marítimo español. Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1865, p. 118).

<sup>36</sup> Explicar la profundidad de esta costumbre excede la extensión del artículo. Para más información, ver: HENNINGSEN, Henning. Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites. Copenhagen: Munksgaard, 1961.

<sup>37</sup> SOMELLERA, Antonio. De los tiempos heroicos... Op. cit., p. 50.

<sup>38</sup> RODRIGUES, Jaime. Um mundo novo... Op. cit., p. 239.

valía y eran aceptados por sus compañeros<sup>39</sup>.

Por su parte, los tiempos de ocio también contribuyeron a la formación de relaciones sociales. Es el caso de los ejercicios físicos, como juegos de fuerza y lucha, donde los marineros se proveían de “manoplas de brin rellenas de estopa con las que se daban sendas trompadas”<sup>40</sup>. Otro ejemplo fue la costumbre de los marineros por el uso de aros y tatuajes. Sobre ello, Antonio Somellera decía:

“...empezaron nuestros marinos a presentársenos con la oreja abierta, lo que hecho con agujas gruesas e hilo por lo general pasado en cerote, empezó a producir inflamaciones [...] no dejaba de causar risa la vista de un marinero de pecho y brazos marcados a punta de aguja, en que se veía a Neptuno, un buque envelado, la efigie de Cristo en la cruz, al lado del nombre de una querida, e iniciales y fechas por todo el cuerpo, llevando su arito al lado izquierdo”<sup>41</sup>.

Somellera se sorprendía por la calidad de los dibujos, señalando que los marineros que hacían esa “clase de trabajo” y grababan figuras perfectamente acabadas por un poco de tabaco<sup>42</sup>. Eran tatuadores semi profesionales que, en los ratos de ocio, actuaban sobre la piel de sus compañeros<sup>43</sup>. La actividad funcionaba como un transmisor de identidad, en cuanto reproducía el sentido de pertenencia de ser marinero<sup>44</sup>. Así, los individuos embarcados llevaban “en la piel una marca indeleble en testimonio del mismo”<sup>45</sup>.

### 3. Enfermedades y alimentación

Excede la extensión y el propósito de este trabajo resumir todas las enfermedades e infecciones que afectaban a las tripulaciones. Sin embargo, podemos establecer algunos supuestos, analizando el escorbuto, una de las enfermedades más comunes.

El escorbuto se debía a un déficit en la dieta de alimentos ricos en vitamina C o ácido ascórbico<sup>46</sup>. Producía “apatía, debilidad, fáciles hematomas, pequeñas o grandes hemorragias de la piel, encías sangrantes, y piernas hinchadas”<sup>47</sup>. Por lo general, se presentaba a las pocas semanas y podía causar la muerte, si no se ingerían frutas ni vegetales frescos<sup>48</sup>. Muchos especialistas investigaron la enfermedad, pero fue en el siglo XVIII cuando se consiguieron algunos importantes

---

<sup>39</sup> HERSH, Carie L. *Crossing the Line...* Op. cit., p. 281.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 44.

<sup>41</sup> SOMELLERA, Antonio. *De los tiempos heroicos...* Op. cit., pp. 42-43.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> DYE, Ira. *The tattoos of early American seafarers, 1796-1818*. *Proceedings of the American Philosophical Society*. 1989, vol. 133, n. 4, p. 529.

<sup>44</sup> DYE, Ira. *The tattoos of early...* Op. cit., p. 553.

<sup>45</sup> SOMELLERA, Antonio. *De los tiempos heroicos...* Op. cit., p. 43.

<sup>46</sup> SOTOMAYOR TRIBÍN, Hugo A. *Epidemias de escorbuto y beriberi en la historia de Colombia*. *Medicina*. 1993, vol. 15, n. 2, pp. 34-36.

<sup>47</sup> “...apathy, weakness, easy bruising, tiny or large skin hemorrhages, friable bleeding gums, and swollen legs” (BARON, Jeremy H. *Sailors' scurvy before and after James Lind—a reassessment*. *Nutrition reviews*. 2009, vol. 67, n. 6, p. 315).

<sup>48</sup> GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I. *La vida a bordo...* Op. cit., p. 205.



avances<sup>49</sup>. En 1753, el médico escocés James Lind realizó el primer ensayo clínico, publicando sus hallazgos en un tratado, en el que concluía que el consumo de limones y naranjas ayudaría a combatir la enfermedad<sup>50</sup>. Sus discípulos, Thomas Trotter y Gilbert Blane, continuaron el trabajo y recomendaron al Almirantazgo británico el empleo de jugo de limón, para mantener sanas a las tripulaciones<sup>51</sup>.

Dicho lo anterior, casi ochenta años después de los hallazgos de James Lind, el escorbuto persistía entre las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Podemos dar cuenta de esto último, a partir de tres casos bien documentados: primero, en la fragata La Argentina, de Hipólito Bouchard; segundo y tercero; en las fragatas Heroína y Carlota, ambas comandadas por David Jewett<sup>52</sup>. Todos ellos sirven para comprender el accionar de la enfermedad, su matanza entre los marineros y la reacción de las autoridades que trataban de combatirla.

Varios meses después de partir de Buenos Aires, el 27 de junio de 1817, la fragata La Argentina sufrió un brote de escorbuto en su viaje a Java, a causa de la falta de fruta fresca. En este sentido, el comandante Hipólito Bouchard señalaba:

“En la travesía [...] me sobrevino una peste de escorbuto hasta llegar día de tener 84 hombres en los catres enfermos sin poderse mover, para nada, sin contar los pobres miserables que habían perecido en el paraje... el número es bastante crecido...”<sup>53</sup>.

Podemos observar lo grave que podía ser el escorbuto, sobre todo, si no se lo trataba adecuadamente. Según indicaba Bouchard, se habían enfermado ochenta y cuatro individuos, de un total de ciento ochenta. Aun así, con el tiempo la situación se volvió más comprometida. Sobre ello, el teniente de infantería José María Piriz decía al respecto:

“... experimentamos la desgracia de cuarenta y tantos muertos y cerca de treinta enfermos. Fue forzoso arribar dos veces a las costas de la isla de Java y de la Batavia, después de pasado el estrecho peligroso de Sonda, porque temíamos que el escorbuto y otras enfermedades hubiesen causado mayores estragos”<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> MAGIORKINIS, Emmanuil; BELOUKAS, Apostolos y DIAMANTIS, Aristidis. Scurvy: past, present and future. *European Journal of Internal Medicine*. 2011, vol. 22, n. 2, p. 148.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> VALE, Brian. The Conquest of Scurvy in the Royal Navy 1793-1800: A Challenge to current orthodoxy. *The Mariner's Mirror*. 2008, vol. 94, n. 2, pp. 169-171.

<sup>52</sup> Nave portuguesa capturada por Jewett. Fue tripulada con personal de la Heroína y puesta al mando del teniente William Edwards, navegando en convoy junto a su captora (RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense...* Op. cit., p. 126); Una fragata era una embarcación de tres palos y velas cuadradas. Generalmente poseía dos cubiertas con un armamento que oscilaba entre los 30 y los 42 cañones.

<sup>53</sup> “Memorial del capitán de la fragata corsario La Argentina, Hipólito Bouchard, dirigido al Director del Estado de las Provincias Unidas de Sud América, detallando el viaje que hiciera alrededor del mundo, desde que partió de Buenos Aires el 27 de junio de 1817” (10 de febrero de 1819), en Senado de la Nación. Biblioteca de Mayo. Colección de obras y documentos para la historia argentina. Guerra de la independencia. Tomo XVII. Segunda parte. Buenos Aires: Senado de la Nación, 1963, p. 15852.

<sup>54</sup> “Memorial del capitán José María Piriz sobre el viaje de la fragata corsario La Argentina” (1 de octubre de 1819), en Senado de la Nación. Biblioteca de Mayo... Op. cit., p. 15865.

A bordo del buque estaba el cirujano Bernardo de Copacabana, fraile betlehemita, quien había servido en el Hospital de la Residencia de Buenos Aires<sup>55</sup>. Su tratamiento llama la atención, pues consistía en enterrar a los enfermos en la playa, con la cabeza afuera, en espera de su curación<sup>56</sup>.

“...en una isla llamada Nueva Isla [...] eché todos los enfermos en tierra haciendo una tienda de campaña para procurar [...] que se mejorasen, algunos, y viendo que en 8 días [...] no se conseguía nada, mandé al cirujano que tenía a bordo que hiciese abrir unos fosos de cuatro pies de profundidad para enterrarlos hasta el pescuezo [...] y al día siguiente, bajé en tierra, y los hice enterrar a todos y de esto resultó, que el que era pasado totalmente del escorbuto, murió al cabo de una hora. Que se hallaba en la tierra y los demás consiguieron mejorarse. Esta operación se repitió muchas veces hasta que los hombres podían servirse de sus miembros...”<sup>57</sup>.

A pesar del particular tratamiento de Copacabana, el escorbuto no pudo ser contenido y cuando Bouchard decidió partir, después de una estadía en Batavia, la enfermedad seguía presente. Muchos marineros quedaron desafectados de las tareas diarias a bordo, por no encontrarse en situación de trabajar<sup>58</sup>.

Otro episodio de escorbuto ocurrió en las fragatas Heroína y Carlota, en 1820, bajo la dirección del comandante David Jewett. En su diario de navegación describió los efectos la enfermedad.

“El 28 de agosto empezó la mano vengadora de la muerte sus lentos pero destructivos ataques, con síntomas los mas espantosos de un escorbuto inveterado, aniquilando á los mas robustos, y, con pocas excepciones, á todos cuantos encontrase.

Los primeros destrozos se manifestaron en la presa [Carlota], donde se hicieron los mayores esfuerzos para salvar a los infectos, é impedir que se extendiesen tan fatales ataques á los demás; tres veces la tripulación de aquella fragata en gran parte se mudó, y fue trasbordada á la mia, de modo que se cambió literalmente de buque de guerra en hospital flotante, de donde todos los días se precipitaron mas ó menos cadáveres al abismo, víctimas de tan horrenda enfermedad”<sup>59</sup>.

Durante su campaña corsaria, Jewett levantó al súbdito británico James Weddell, quien acompañó a la tripulación durante un tramo del viaje<sup>60</sup>. Su testimonio

---

<sup>55</sup> QUARTARUOLO, Mario V. *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo (1817-1819)*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967, p. 28.

<sup>56</sup> LUQUI-LAGLEYZE, Julio M. Algunos aspectos de la organización y desempeño de la Sanidad Naval durante la Guerra de la Independencia (1810 – 1820). *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*. 2009, vol. 4, p. 29.

<sup>57</sup> “Memorial del capitán de la fragata corsario La Argentina, Hipólito Bouchard...”, en *Senado de la Nación. Biblioteca de Mayo... Op. cit.*, p. 15852.

<sup>58</sup> RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense... Op. cit.*, pp. 203-204.

<sup>59</sup> “Puerto Soledad Islas Malvinas, febrero 1° de 1821. A bordo de la fragata nacional Heroína”, en *AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios*.

<sup>60</sup> Marino británico nacido en 1787. Terminada la guerra contra Napoleón, se incorporó a la actividad mercante. Al mando del bergantín Jane, realizó varios viajes por los mares australes dedicándose a la captura de focas. Para más información, ver: JONES, A. G. E. *New light on James Weddell master of the Brig Jane of Leith*. *Scottish Geographical Magazine*. 1965, vol. 81, n. 3, pp. 182-187.

resulta de suma utilidad, pues brinda una voz adicional sobre aquellos eventos.

“...Jewitt me recibió con gran cortesía [...] a pesar del estado mutilado y desgastado de su barco y su tripulación... Sin embargo, resultaba evidente que su principal objetivo era avituallar a su tripulación; pues nunca [...] ha ocurrido un episodio en que el escorbuto haya sido tan destructivo para con la dotación de un barco. ...esta horrible enfermedad estaba haciendo rápidos progresos entre esas desdichadas gentes... Durante los primeros días transcurridos [...] morían en número de 5 a 6 por día [...] Cuando el barco partió de Buenos Ayres hacía ocho meses, la dotación constaba de 200 hombres: en estos momentos tenían no más de 30 marineros y 40 soldados en condiciones de cumplir con sus tareas [...] de modo que unos 80 o estaban enfermos o habían muerto de escorbuto”<sup>61</sup>.

Ahora bien, los casos anteriormente mencionados suscitan algunas interrogantes. Por ejemplo, si los buques de Bouchard y Jewett habían tomado provisiones frescas durante algunas escalas de sus viajes, ¿por qué no lograron frenar el brote de escorbuto? Pensemos algunas respuestas, reflexionando sobre la preparación del personal sanitario embarcado.

Los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata solían tener individuos que ejercían de médicos a bordo. Sus calidades y jerarquías eran similares a los de la Real Armada británica. Por un lado, estaban los médicos o *physicians*; por otro lado, los cirujanos o *surgeons*, y los asistentes de cirujano o *surgeon's mates*. Los primeros eran médicos propiamente dichos y tenían calidad de oficiales, pero, por su escasez, estaban reservados a tareas directivas y raramente se embarcaban<sup>62</sup>. Por ello, el que oficiaba de médico en las naves de la época era, generalmente, el cirujano o asistente de cirujano<sup>63</sup>. Estos tenían una precaria formación y sólo sabían realizar amputaciones y parar algunos sangrados<sup>64</sup>. El fraile Bernardo Copacabana, a bordo de la fragata La Argentina, era cirujano. Jeremías Hotchkiss y James A. Smith, su ayudante, embarcados en la fragata Heroína, también lo eran<sup>65</sup>.

Además, resulta oportuno señalar que el personal aún desconocía cuáles eran los nutrientes que tenían los alimentos, ya que las vitaminas y sus propiedades no

---

<sup>61</sup> WEDDELL, James. Un Viaje hacia el Polo Sur realizado en los años 1822-1824. Buenos Aires: Eudeba, 2010, p. 112.

<sup>62</sup> VALE, Brian y GRIFFITH, Edwards. Physician to the Fleet: The Life and Times of Thomas Trotter, 1760-1832. Woodbridge: The Boydell Press, 2011, pp. 22-24.

<sup>63</sup> LUQUI-LAGLEYZE, Julio M. Algunos aspectos... Op. cit., p. 31.

<sup>64</sup> EISENTRAUT, Thomas. The life of simple sailors... Op. cit., pp. 226-227; Al respecto dice Somellera: “Nuestra pérdida fué de seis hombres, muertos o heridos, pues todo era lo mismo; porque la inteligencia de nuestro médico era tal que como lo primero creo que clasificó a los últimos, y se desembarazó la cubierta de esos estorbos bien pronto...” (SOMELLERA, Antonio. De los tiempos heroicos... Op. cit., p. 16).

<sup>65</sup> Así figuran en sus respectivos roles de tripulación. Ver: “List of officers, men, boys, and mariners, belonging to the crew of the frigate Heroína on the first cruise, who have volunteered and entered for the second cruise” (1821), en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios; “Rol de tripulación de la fragata La Argentina”, en Fondo del DEHN, Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría, Recibos. Op. cit.

fueron descubiertas hasta bien entrado el siglo XX<sup>66</sup>. Por lo tanto, a las razones de índole formativa y profesional se le sumaban otras, como aquellas relativas al conocimiento que tenía la ciencia médica de la época.

Dicho lo anterior, también nos preguntamos ¿por qué en los partes de Hipólito Bouchard, José María Piriz, James Weddell y David Jewett solamente se detectan marineros muertos por el escorbuto? ¿por qué no hay oficiales? Debido a que es una enfermedad originada por un déficit alimenticio, intentaremos responder analizando la dieta de las tripulaciones. Es difícil establecer, con cierta rigurosidad, la variedad y la cantidad de insumos que los marineros consumían a diario, aunque podemos esbozar algunas afirmaciones.

En las listas de cuentas del armador Vicente Anastasio Echevarría, para el avituallamiento de los corsarios Halcón y La Argentina, encontramos arroz, carne salada, verduras, galleta, tabaco, café, yerba, sal, azúcar, vino, ron y agua<sup>67</sup>. El agua para beber y asearse se recolectaba de los ríos y se almacenaba en barriles de madera. Luego de algunas semanas, se estancaba y corrompía. Lo mismo ocurría con la comida<sup>68</sup>. Por ello, durante el viaje, los capitanes adquirían otros suministros, que completaban o reemplazaban los disponibles. Es el caso de George De Kay, quien repuso sus reservas de agua, en el puerto de Camamú, en Brasil<sup>69</sup>. Ocurre algo similar con Guillermo Brown, quien alimentó a sus hombres con tortugas, en las islas Galápagos<sup>70</sup>.

Dentro del bergantín General Rondeau, en 1828, la ración diaria de los marineros se reducía a *lob sponce*, especie de guiso de carne salada picada, con galleta deshecha, papas y un poco de aceite<sup>71</sup>. En ocasiones especiales también había *Plum Pudding*.

“...nuestro cocinero, en una larga bolsa de brin ponía a cocer en el caldero donde se hervía la carne salada de vaca o puerco, un poco de harina y pasas, batidas en agua que le llamábamos pudín Plum Pudding...”<sup>72</sup>.

Entre el personal embarcado había diferencias alimenticias, que respondían a la jerarquía y rol dentro del buque. Los oficiales disfrutaban los beneficios de raciones diferentes, mientras los marineros padecían los efectos de una dieta inadecuada y mal equilibrada<sup>73</sup>. El capitán generalmente tenía su propio cocinero, reservas de

---

<sup>66</sup> RODRIGUES, Jaime. Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. Revista de História. 2013, vol. 168, p. 333; LLOYD, Christopher C. The conquest of scurvy. The British Journal for the History of Science. 1963, vol. 1, n. 4, p. 357.

<sup>67</sup> Varias relaciones de gastos (enero 1817), en Fondo del DEHN, Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría, Recibos, Op. cit.

<sup>68</sup> SPINELLI, Guillermo (dir.). Argentina desde el mar... Op. cit., p. 76.

<sup>69</sup> DE KAY, George. Crucero del bergantín... Op. cit., p. 312.

<sup>70</sup> “Carta de Walter Dawes Chitty” (14 de enero de 1817). Reproducido en Academia Nacional de la Historia. Documentos del Almirante Brown. Tomo I. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1958, p. 280.

<sup>71</sup> SOMELLERA, Antonio. De los tiempos heroicos... Op. cit., p. 29.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

<sup>73</sup> RODRIGUES, Jaime. Um sepulcro grande... Op. cit., p. 337; SEMBA, Richard. Vitamin A Deficiency in Nineteenth Century Naval Medicine. World review of nutrition and dietetics. 2012, n. 104, p. 2.

comida y de vino<sup>74</sup>. Esto explica, en parte, porque el escorbuto era más letal entre los marineros.

La mala alimentación y las enfermedades impactaban en el orden social de la nave de varias maneras. Cuando había un brote de escorbuto, y disminuía la tripulación en condiciones de trabajar, aumentaba la carga laboral sobre el resto de los hombres<sup>75</sup>. El orden social también se resentía cuando había pocos alimentos y los capitanes debían recurrir al racionamiento.

“...confiando en la Providencia que llegarían a Buenos Aires, a pesar de la escasez de provisiones: la ración por día era un bizcocho, una corta medida de arroz o de maíz, media libra de tortuga o carne salada y media pinta de ron; cuya distribución con el trabajo del buque [...] era justamente suficiente para sostener la vida”<sup>76</sup>.

Debido a que los marineros eran la principal fuerza laboral de las naves corsarias, los impactos de las enfermedades y de las dietas inadecuadas solían repercutir en la operación de la embarcación. Para moderar estas cuestiones, y mantener el control de las tripulaciones en situaciones complejas, las autoridades recurrían a normas disciplinarias.

#### 4. Disciplina y deserción

Dividido en varios apartados, el Reglamento Provisional de Corso de 1817 fijaba sanciones para los hombres embarcados, según su jerarquía y rol dentro del buque<sup>77</sup>. Se leía frecuentemente, mientras se realizaban las tareas cotidianas a bordo, como lo atestigua Peter Corney, al mando del buque corsario Santa Rosa de Chacabuco<sup>78</sup>.

“...en nuestro pasaje hacia California, nos emplearon ejercitando las grandes armas, y poniendo la nave en buenas condiciones para luchar, leyendo con frecuencia los artículos de guerra...”<sup>79</sup>.

---

<sup>74</sup> “The captain and officers usually had their own Cook and stocks of food and wine” (SEMBA, Richard. Vitamin A Deficiency... Op. cit., p. 16).

<sup>75</sup> “Cuando el aro de la muerte había reducido el número de la gente tanto que apenas entre los enfermos, prisioneros, y guardia se halla gente suficiente para asegurar las velas del tiempo tempestuoso con que tuvimos que luchar, [...], cuando solo diez marineros se hallaron en estado de cumplir con su obligación, y estos aun afligidos, mas ó menos, con el escorbuto” (“Puerto Soledad Islas Malvinas, Febrero 1° de 1821. A bordo de la fragata nacional Heroína”, en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios).

<sup>76</sup> BROWN, Guillermo. Memorándum... Op. cit., p. 281.

<sup>77</sup> El mismo reglamento volvió a utilizarse, con algunas modificaciones, durante la guerra corsaria contra el Imperio del Brasil. Ver: VALE, Brian. Una guerra entre ingleses... Op. cit., p. 127.

<sup>78</sup> Marino y explorador inglés, quien se unió a Hipólito Bouchard como el capitán del buque corsario Santa Rosa de Chacabuco, entre 1818 y 1819.

<sup>79</sup> “...on our passage towards California we were employed exercising the great guns, and putting the ship in good condition for fighting, frequently reading the articles of war...” (CORNEY, Peter. Voyages in the northern Pacific: narrative of several trading voyages from 1813 to 1818. Honolulu: Thos G. Thrum Publisher, 1896, p. 121).

En “Penas por Delitos Comunes a Tropa y Marinería Embarcada”, un total de veinticuatro artículos impartían la disciplina entre los marineros<sup>80</sup>. La desobediencia se pagaba con la vida y desafiar a la autoridad, portando armas, se penaba con la amputación de una mano o con la horca. Las infracciones menores se castigaban con azotes, arrestos en la cofa o con reducciones en la ración. De los veinticuatro artículos, quince incluían la pena máxima<sup>81</sup>. Esto explicaría el comentario de Peter Corney, cuando decía que los reglamentos “eran muy estrictos y penaban con la muerte casi todo acto de insubordinación”<sup>82</sup>.

De cualquier modo, las características anteriormente señaladas no se extendían a los oficiales, quienes recibían penas más laxas por sus infracciones. Se regían por un apartado diferente - Leyes Penales Extensivas a Oficiales de Guerra - de diez artículos, de los cuales sólo cuatro tenían pena capital<sup>83</sup>. Entonces, se observa que las medidas disciplinarias no eran equitativas para todos y que eran especialmente duras con los marineros. Varios motivos pueden explicarlo.

En primer lugar, las reglas y normas cumplían un rol ejemplificador, en cuanto impartían un duro castigo para mantener el orden social a bordo. Esto era especialmente importante, si se analiza el componente de las tripulaciones, donde un reducido grupo de oficiales debía ejercer la autoridad sobre un colectivo numeroso de marineros. Por ejemplo, el corsario Convención Argentina llevaba, en julio de 1817, treinta y dos tripulantes, de los cuales veintiséis eran marineros<sup>84</sup>. Asimismo, la goleta Teodora, que navegó en corso durante marzo de 1820, tenía una dotación de diecisiete hombres, de los cuales 10 eran marineros<sup>85</sup>. En suma, puede observarse la superioridad numérica que la marinería sostenía sobre los oficiales.

Otro motivo que explica la dureza de la disciplina en los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata puede encontrarse en las desertiones, las cuales fueron comunes durante las guerras contra la corona española y el Imperio del Brasil. Sobre ello, el viajero británico George Thomas Love, llegado a Buenos Aires en 1820, decía: “...en ninguna parte del mundo los comandantes de los barcos están sujetos a tantas molestias causadas por la desertión de sus tripulaciones”<sup>86</sup>.

---

<sup>80</sup> Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering, 1817, pp. 1-74. Disponible en <<http://www.cervantesvirtual.com>>.

<sup>81</sup> *Ibidem.*, pp. 50-73; La cofa era la plataforma que se ubicaba en la parte superior de algunos palos del barco.

<sup>82</sup> “...are very strict, and punish with death almost every act of insubordination” (CORNEY, Peter. *Voyages in the northern Pacific...* Op. cit., p. 121).

<sup>83</sup> CORNEY, Peter. *Voyages in the northern Pacific...* Op. cit., pp. 42-48.

<sup>84</sup> “Rol de tripulación del corsario Convención Argentina” (1827), en AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

<sup>85</sup> “Contrato entre el Comandante Burges del Cosario Teodora, armado por el Dr. Echevarría y su gente, Marzo 1820”. *Boletín del Centro Naval*. 1927, n. 463, p. 753; Una goleta era un buque de vela de dos y hasta tres palos.

<sup>86</sup> “In no part of the world are masters of vessels subject to such annoyance from the desertion of their crews” (LOVE, George T. *A five years' residence in Buenos Ayres: during the years 1820 to 1825*. London: G. Herbert, 1825, p. 11).

El Reglamento Provisional de Corso de 1817 consideraba desertor a todo individuo que abandonaba el buque. Según las circunstancias del hecho, podría castigarlo con la cárcel o la muerte<sup>87</sup>. En la deserción existía un criterio de oportunidad, pues, a diferencia de los soldados en tierra, los marineros no podían escapar en cualquier momento; sólo podían hacerlo en determinadas oportunidades<sup>88</sup>. Algunos tomaban el dinero del enganche, que solía ser alto, y desertaban para enrolarse en otro buque y cobrar nuevamente el enganche<sup>89</sup>. Para ilustrar esta práctica, podemos citar el caso de la goleta corsario Triunfo Argentino. Allí, fue detenido el marinero Pedro Cebel, que se había unido a la tripulación después de escaparse del bergantín General Balcarce, donde ya había cobrado el dinero del enganche. Por otra parte, del Triunfo Argentino se habían fugado dos marineros, José Otero y Francisco Born, luego de recibir 200 pesos de avance por su enrolamiento. Fueron detenidos cuando intentaron embarcarse en otra nave, utilizando los nombres falsos de Antonio Pérez y Francisco Sístern<sup>90</sup>.

Algunos individuos también desertaban durante la navegación, aprovechando cualquier oportunidad. Es el caso, por ejemplo, del bergantín corsario Oriental Argentino, donde doce hombres abandonaron sus puestos cuando el buque quedó varado en el Río de la Plata<sup>91</sup>. En otra oportunidad, en 1827, varios marineros desertaron cuando su comandante, César Fournier, debió ausentarse. El capitán del puerto de Buenos Aires durante la guerra contra el Brasil, coronel de marina Francisco Lynch, narra el hecho en sus memorias.

“Ha llegado anoche a las once el capitán D. César Fournier con dos botes desde Maldonado, [...]. Dice que cuando regresó a la laguna del Miní en busca de la carga [...] que había apresado, se encontró sólo con diez marineros fieles que son los que lo han acompañado a este puerto, pues veintiocho que se hallaban en la laguna han fugado...”<sup>92</sup>.

La consecuencia de la deserción era, claro está, la falta de personal. Si los buques de guerra no disponían de una dotación completa, se alteraba el equilibrio de trabajo a bordo. En ese sentido, la deserción generaba malestar entre los marineros que permanecían en servicio, en cuanto debían absorber la carga laboral de sus compañeros desertores, mientras recibían la misma paga y ración<sup>93</sup>.

---

<sup>87</sup> Reglamento Provisional de Corso... Op. cit., pp. 50-73.

<sup>88</sup> RABINOVICH, Alejandro M. Ser soldado en las Guerras de Independencia. La experiencia cotidiana de la tropa en el Río de la Plata, 1810-1824. Buenos Aires: Sudamericana, 2013, p. 140.

<sup>89</sup> TEMPÈRE, Delphine. Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII. Iberoamericana. 2002, vol. 2, n. 5, p. 105.

<sup>90</sup> “Tripulación de la goleta corsario nacional Triunfo Argentino” (1827), AGN, X, 4-5-4, Guerra del Brasil.

<sup>91</sup> “Lista de los individuos que han desertado y abandonado el buque en estado de Naufragio en estas valizas de B.A.” (12 de agosto de 1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre 11, Relaciones de Marinos y Soldados Embarcados, folio 7.

<sup>92</sup> LYNCH, Francisco. La Guerra contra el Imperio del Brasil. Tomo I. Buenos Aires: Tall. Gráf. de la DIAB, 1978, p. 151.

<sup>93</sup> GARCÍA DOMINGO, Enrique. El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor 1834-1914 [tesis doctoral]. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2013, pp. 203-206.

## 5. Consideraciones finales

En este artículo, hemos trabajado algunas cuestiones sobre la vida a bordo en los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, durante la lucha por la independencia de la corona española y la guerra contra el Imperio del Brasil, buscando abrir la ronda de preguntas más allá de los estrictamente bélico y operacional.

Dada la complejidad que implica un análisis profundo de la cotidianidad de un buque a vela de principios del siglo XIX, con su heterogénea tripulación, hemos intentado enfocarnos en un grupo social particularmente desestimado por la historiografía: los marineros. A nuestro entender, siendo la jerarquía más baja de la embarcación, la experiencia a bordo de estos individuos presenta características propias que resultan importantes de investigar.

Los documentos trabajados demuestran que, en efecto, durante las primeras décadas del siglo XIX, las condiciones de vida a bordo de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata fueron duras y difíciles. En resumidas cuentas, los marineros sufrían los efectos de una alimentación deficiente y vivían condicionados por los espacios reducidos de la nave, la falta de higiene y las enfermedades. Asimismo, experimentaban las severas penas impuestas por la rígida disciplina a bordo y los riesgos propios del mar.

En los casos trabajados, la marinería constituía el eslabón más débil en el orden jerárquico de la embarcación, sufriendo de una forma aguda los distintos percances, accidentes e infortunios que caracterizaban a la vida marítima de la época. A lo largo del texto hemos analizado estos aspectos, intentando comprender las desigualdades a bordo. Por ejemplo, en comparación con los oficiales, las penas y castigos impuestos por los códigos de disciplina fueron más inclementes entre los marineros.

Sin embargo, la vida a bordo no se limitó a las experiencias anteriormente mencionadas. Al contrario, la cotidianidad también facilitó espacios de sociabilidad, donde la marinería creó vínculos que permitieron distintos intercambios y operaciones. Estos funcionaron como transmisores de conocimientos y experiencias, donde los individuos recién embarcados se familiarizaban con la vida marítima, a partir de la acción de sus compañeros más experimentados. También permitieron compartir distintas creencias y supersticiones, como, por ejemplo, el cruce de la línea ecuatorial, además de actividades de ocio y recreación, como los juegos de fuerza y lucha, y ciertas prácticas identitarias, como el uso de aros y tatuajes.

Antes de finalizar, cabe advertir que lo desarrollado en este trabajo no agota nuestro tema de estudio. Hemos realizado algunas aproximaciones, para dar cuenta de las complejidades y riquezas que puede aportar un enfoque sociocultural de la historia marítima sudamericana. Más allá de las tácticas y estrategias, o de los movimientos y maniobras, el curso rioplatense de las Provincias Unidas del Río de la Plata esconde otras cuestiones que necesitan ser abordadas. La experiencia cotidiana de la marinería y sus relaciones sociales a bordo son algunas de ellas.



## 6. Bibliografía y fuentes

- Academia Nacional de la Historia. *Documentos del Almirante Brown*. Tomo I. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1958.
- AGÜERO, Abel L. La Sanidad Naval desde las guerras de la Independencia hasta el fin de la guerra con el Paraguay. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo IX. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, pp. 273-292.
- Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN), Cajas 1313; 1314.
- Archivo General de la Nación, Sala X, legajos 5-1-2; 5-1-3; 4-5-4.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. La marina de 1815 a 1817. Campañas corsarias. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 393-420.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. Los corsarios fluviales en la Guerra de la Independencia. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 421-428.
- AUBERT, Vilhelm y ARNER, Oddvar. On the social structure of the ship. *Acta Sociológica*. 1958, vol. 3, n. 1, pp. 200-219.
- BARNEY, Oscar Cruz. *El Corso Marítimo*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.
- BARON, Jeremy H. Sailors' scurvy before and after James Lind—a reassessment. *Nutrition reviews*. 2009, vol. 67, n. 6, pp. 315-332.
- BEALER, Lewis W. Bouchard in the Islands of the Pacific. *Pacific Historical Review*. 1935, vol. 4, pp. 328-342.
- BEALER, Lewis W. *Los Corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia 1815-1821*. Buenos Aires: Coni, 1937.
- BURZIO, Humberto F. *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960.
- CAILLET-BOIS, Ricardo R. *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Emecé, 1944.
- CAILLET-BOIS, Ricardo R. *Nuestros Corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816*. Buenos Aires: Imprenta de Buenos Aires, 1930.
- CARRANZA, Ángel J. *Campañas Navales de la República Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962. 4 tomos.

- Contrato entre el Comandante Burges del Cosario Teodora, armado por el Dr. Echevarría y su gente, Marzo 1820. *Boletín del Centro Naval*. 1927, n. 463, pp. 752-753.
- CORNEY, Peter. *Voyages in the northern Pacific: narrative of several trading voyages from 1813 to 1818*. Honolulu: Thos G. Thrum Publisher, 1896.
- CURRIER, Theodore S. *Los corsarios del Río de la Plata*. Buenos Aires: Imprenta de la Universidad, 1929.
- CURRIER, Theodore S. *Los cruceros del General San Martín. Investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Buenos Aires: Coni, 1944.
- DE KAY, George. Crucero del bergantín corsario General Brandsen. *Boletín del Centro Naval*. 1910, n. 320, pp. 311-321.
- DESIDERATO, Agustín Daniel. Los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Una aproximación social. *Revista Universitaria De Historia Militar*. 2020, vol. 9, n. 19, pp. 146-164.
- DESIDERATO, Agustín Daniel. *Los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y resistencia (1815-1828)* [tesis de maestría]. Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín, 2019.
- DESTÉFANI, Laurio H. Apogeo y decadencia del corso en la guerra contra el Brasil (1827-1828). En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 413-467.
- DESTÉFANI, Laurio H. Campaña corsaria de Brown (1815-1817). El juicio al Almirante. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 343-392.
- DESTÉFANI, Laurio H. Campañas corsarias de 1818 a 1825. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 463-505.
- DESTÉFANI, Laurio H. Cruceros de guerra y corso de 1826 con la Sarandí y la Chacabuco. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 301-321.
- DESTÉFANI, Laurio H. Guerra de corso contra el Brasil. Las campañas hasta fines de 1826. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 255-299.

- DYE, Ira. The tattoos of early American seafarers, 1796-1818. *Proceedings of the American Philosophical Society*. 1989, vol. 133, n. 4, pp. 520-554.
- EISENTRAUT, Thomas. The life of simple sailors after 1700. En: BLEILE, Ralf y KRÜGER, Joachim (eds.). *Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War*. Dresden: Sandstein Verlag, 2015, pp. 224-236.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (ed.). *Diccionario marítimo español*. Madrid: Imprenta real, 1831.
- GÁMEZ DUARTE, Feliciano. *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828*. Cádiz: Servicio de publicaciones de la diputación de Cádiz, 2008.
- GÁMEZ DUARTE, Feliciano. *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828* [tesis doctoral]. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2004.
- GARCÍA DOMINGO, Enrique. *El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor 1834-1914* [tesis doctoral]. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2013.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I. La vida a bordo en la época de Trafalgar. *Revista general de marina*. 2005, vol. 249, n. 8-9, pp. 187-218.
- HEAD, David. New Nations, New Connections: Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations. *Early American Studies*. 2013, vol. 11, n. 1, pp. 161-175.
- HEAD, David. *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*. Georgia: University of Georgia Press, 2015.
- HENNINGSEN, Henning. *Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites*. Copenhagen: Munksgaard, 1961.
- HERSH, Carie L. Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S Navy at the Equator. *Duke Journal of Gender Law & Policy*. 2002, vol. 9, n. 2, pp. 277-324.
- JEHA, Silvana C. A Cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX. *Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro*. 2015, n. 9, pp. 77-89.
- JEHA, Silvana C. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutados e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil (1822-1854)* [tesis doctoral]. Rio de Janeiro: Pontificia Universidade Católica Do Rio de Janeiro, 2011.
- JONES, A. G. E. New light on James Weddell master of the Brig Jane of Leith. *Scottish Geographical Magazine*. 1965, vol. 81, n. 3, pp. 182-187.

- LAVERY, Brian. *Nelson's Navy: the ships, men and organisation 1793-1815*. London: Naval Institute Press, 1989.
- LINEBAUGH, Peter y REDIKER, Marcus. *La Hidra de la Revolución. Marineros, Esclavos y Campesinos en la Historia Oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica, 2005.
- LLOYD, Christopher C. The conquest of scurvy. *The British Journal for the History of Science*. 1963, vol. 1, n. 4, pp. 357-363.
- LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de y FERREIRO, Martín. *Diccionario marítimo español*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1865.
- LOVE, George T. *A five years' residence in Buenos Ayres: during the years 1820 to 1825*. London: G. Herbert, 1825.
- LUQUI-LAGLEYZE, Julio M. Algunos aspectos de la organización y desempeño de la Sanidad Naval durante la Guerra de la Independencia (1810 – 1820). *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*. 2009, vol. 4, pp. 1-22.
- LYNCH, Francisco. *La Guerra contra el Imperio del Brasil*. Tomo I. Buenos Aires: Tall. Gráf. de la DIAB, 1978.
- MAGIORKINIS, Emmanuil; BELOUKAS, Apostolos y DIAMANTIS, Aristidis. Scurvy: past, present and future. *European Journal of Internal Medicine*. 2011, vol. 22, n. 2, pp. 147-152.
- MARCO, Miguel Ángel de. *Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil*. Buenos Aires: Emecé, 2013.
- MASSÓN, José René (dir.). *Diccionario de la lengua castellana*. París: Masson É Hijo, 1826.
- MCCARTHY, Matthew. *Privateering, Policy and British Policy in Spanish America, 1810-1830*. Suffolk: Boydell Press, 2013.
- PICCIRILLI, Ricardo. *Lecciones de Historia Naval Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.
- QUARTARUOLO, Mario V. Campaña corsaria de Bouchard con "La Argentina" 1817-1819. En: DESTÉFANI, Laurio H. (dir.). *Historia Marítima Argentina*. Tomo V. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 429-462.
- QUARTARUOLO, Mario V. *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo (1817-1819)*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.
- RABINOVICH, Alejandro M. *Ser soldado en las Guerras de Independencia. La experiencia cotidiana de la tropa en el Río de la Plata, 1810-1824*. Buenos Aires:

Sudamericana, 2013.

Real Academia Española. *Diccionario de la lengua castellana*. Madrid: Imprenta Real, 1817.

REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*. Cambridge: University Press, 1989.

*Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering, 1817*, pp. 1-74. Disponible en <<http://www.cervantesvirtual.com>>.

RODRIGUES, Jaime. Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX. *Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro*. 2015, vol. 9, pp. 15-30.

RODRIGUES, Jaime. Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX. *Revista Brasileira de História*. 2013, vol. 33, n. 65, pp. 235-276.

RODRIGUES, Jaime. Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. *Revista de História*. 2013, vol. 168, pp. 325-350.

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

SAGASTUME, Juan C. Bases para un Estudio sobre la Sociología Marinera. *Boletín del Centro Naval*. 1993, n. 770, pp. 259-266.

SEGUY, Francisco. Diario del Bergantín General Belgrano. *Boletín del Centro Naval*. 1912, n. 338, pp. 830-849.

SEMBA, Richard. Vitamin A Deficiency in Nineteenth Century Naval Medicine. *World review of nutrition and dietetics*. 2012, n. 104, pp. 1-19.

Senado de la Nación. *Biblioteca de Mayo. Colección de obras y documentos para la historia argentina. Guerra de la independencia*. Tomo XVII. Segunda parte. Buenos Aires: Senado de la Nación, 1963.

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

SOTOMAYOR TRIBÍN, Hugo A. Epidemias de escorbuto y beriberi en la historia de Colombia. *Medicina*. 1993, vol. 15, n. 2, pp. 34-36.

SPINELLI, Guillermo (dir.). *Argentina desde el mar: introducción a la historia naval argentina 1776-1852*. Buenos Aires: Armada Argentina, 2014.

TEMPÈRE, Delphine. Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la

navegación española del siglo XVII. *Iberoamericana*. 2002, vol. 2, n. 5, pp. 103-120.

VALE, Brian y GRIFFITH, Edwards. *Physician to the Fleet: The Life and Times of Thomas Trotter, 1760-1832*. Woodbridge: The Boydell Press, 2011.

VALE, Brian. The Conquest of Scurvy in the Royal Navy 1793-1800: A Challenge to current orthodoxy. *The Mariner's Mirror*. 2008, vol. 94, n. 2, pp. 160-175.

VALE, Brian. *Una guerra entre ingleses. Brasil contra Argentina en el Río de la Plata 1825-1830*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

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