

Sobre marinos y funcionarios en el Río de la Plata: conflictos y necesidades (1760-1800)

GUILLERMO ANDRÉS OYARZÁBAL

INTRODUCCIÓN

La rentabilidad del sistema español llegó a su crisis durante el último tercio del siglo XVII, coincidiendo con el descalabro político de que fue presa el gobierno de Carlos II y reflejándose, entre otros aspectos, en la caída del comercio marítimo. Esta crisis tuvo sus orígenes en las características monopólicas de las economías coloniales que generaron mecanismos de supervivencia paralelos, con la intención de eludir las cargas tributarias y el sistema a través de operaciones de contrabando.

Si bien gran parte de la responsabilidad en el agotamiento del sistema y su caída se debe a aquellas operaciones, sería ingenuo otorgarle por sí la culpa. Lynch observa que un factor principal de debilitamiento provino de la penetración extranjera, cuya presencia en todos los puntos neurálgicos del tráfico marítimo les permitió establecer vínculos directos burlando el sistema¹. En el caso particular del Atlántico Sur, este comercio fraudulento fue sostenido desde Brasil, mediante el establecimiento de relaciones directas con Buenos Aires, desde donde la actividad mercantil llegaba a los principales centros económicos mediterráneos del oeste y noroeste argentinos. Este activo intercambio de mercaderías tenía a Buenos Aires como puerto de entrada y salida.

La situación se mantuvo durante todo el período de los Austrias, con altibajos y particularidades, pero sin perder en ningún momento entidad.

Al promediar el siglo XVII la región del Río de la Plata pasaba por una etapa de recuperación del comercio Atlántico, pero bajo el dominio económico de ingleses, holandeses y portugueses, con una activa participación de intermediarios españoles. Los tratados de España con otras naciones, con cláusulas operativas contra el contrabando, no pudieron controlar este tráfico que en última instancia favorecía a las potencias extranjeras en contra de los intereses de la Corona española². Por otra parte, también el comercio legal

¹JOHN LYNCH, *Los Austrias (1598-1700)*, Historia de España, tomo XI, Editorial Crítica, Barcelona, 1993, p. 218.

²*Ibidem*, p. 231.

estaba en manos de capitales foráneos, amparados por testaferros de Sevilla y de Cádiz. Con respecto al comercio indiano, la participación española no era superior al 5% del total, lo cual refleja la crisis de la marina mercante y la ausencia de un poder naval efectivo en los reinos españoles³.

Junto, y como consecuencia del ocaso político y económico de los Austrias, la marina de guerra alcanzó los niveles más bajos de operatividad. Hacia la primera década del siglo XVIII la situación de la Armada del Sur, que operaba sobre el Pacífico con asiento en el Callao, era definitivamente crítica; el virrey del Perú contaba con apenas tres navíos de guerra en condiciones de navegar, con tripulaciones incompletas y de escasa capacitación y experiencia⁴. La Armada de Barlovento, por su parte, que cubría las necesidades navales de Centroamérica en el océano Atlántico, no se hallaba en mejores condiciones⁵. De más está decir que la defensa del Atlántico Sur, hasta ese momento, no había sido ni siquiera considerada en los planes estratégicos de España.

La Guerra de Sucesión terminó profundizando las dificultades, y fueron precisamente el comercio marítimo y las comunicaciones entre la Península y América algunos de los intereses más afectados⁶.

La paz, tras los acuerdos firmados en Utrecht dejó a Inglaterra en una posición de privilegio. Convertida en árbitro indiscutible de la política europea, logró introducir una cuña en América interviniendo de lleno en el sistema comercial español en Indias.

Respondiendo a la necesidad, y en el marco de estas nuevas circunstancias, la Corona española encaró efectivamente una serie de cambios tendientes a la recuperación del Estado, mediante un programa que contemplaba la reconstrucción de las marinas mercante y de guerra con planes que abarcaron desde la construcción de buques, destacamentos y bases navales, hasta formación del personal de marinería y oficiales, dentro de una compleja reforma administrativa.

³Cfr. JOSÉ CERVERA PERY, *La estrategia naval del Imperio*, Editorial San Martín, Madrid, 1981, pp. 212 a 217.

⁴Cfr. GEOFFREY J. WALKER, *Política española y comercio colonial (1700-1789)*, Ariel Historia, Barcelona, 1979, p. 65.

⁵Desde su creación la Armada de Barlovento había tenido una accidentada y discontinua actividad, hasta extinguirse por una Real Orden de 1748 que sentenciaba: "Monstruo en el gasto y hormiga en la utilidad del servicio". Cfr. BIBIANO TORRES RAMÍREZ, *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla, Sevilla, 1981, p. 212.

⁶El movimiento marítimo entre la Península y América durante la Guerra de Sucesión fue escasísimo. Buenos Aires, por ejemplo, recibió sólo cuatro navíos en ese período, dos transportando pertrechos militares en 1705 y dos en 1711 que transportaban 800 toneladas de mercaderías. Cfr. WALKER, *op. cit.*, p. 91.

Cervera Pery entiende que había entonces suficientes razones para impulsar el desarrollo naval español: en primer lugar, Inglaterra se había convertido en el enemigo más importante de España; luego, una conflagración con aquel país tenía que ser naval y posiblemente sobre diversos escenarios; por último, se tenían que mantener las comunicaciones marítimas con las Indias, y ello sólo podía lograrse con el dominio del Atlántico⁷.

Atendiendo a esta realidad desde la perspectiva del Atlántico Sur, es fuerza considerar que Portugal se erigía como aliado incondicional de los británicos, con cuantiosos intereses en la región. La ocupación de la colonia de Sacramento por la Corona lusitana favoreció aún más el activo tráfico comercial inglés que burlaba los controles españoles e intentaba desarrollarse por encima de la legislación y los tratados internacionales. Como señala Geoffrey Walker en su análisis sobre la decadencia del Imperio Español, la

marina británica hizo cuanto pudo por proteger y apoyar a los contrabandistas ingleses en el Caribe, a la vez que portugueses, franceses y holandeses procuraron aprovechar al máximo la puerta nueva y relativamente libre que se les abría en Buenos Aires, utilizando la infame isla del Sacramento en el Río de la Plata⁸.

No obstante, Felipe V respondió adecuadamente a la expedición punitiva de Vernon sobre Cartagena (1740), alertando además a Buenos Aires, cuyas autoridades fortificaron los puertos de Maldonado y Montevideo. Casi simultáneamente, una expedición al mando del almirante Jorge Anson llegó hasta Santa Catalina, pero sin detenerse en Buenos Aires siguió su derrotero hacia el Cabo de Hornos⁹.

El precario equilibrio de poder establecido en la región fue desgastando la situación. Las provocaciones de Inglaterra y Portugal a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII confirmaron a la Corona española la necesidad de mostrar con acciones concretas el interés por la zona. Mucho más complicó este escenario el tratado de Permuta (1750), mediante el cual España cedía las misiones jesuíticas a cambio de Sacramento. Los sangrientos enfrentamientos posteriores y la demostrada reticencia de Portugal a devolver la Colonia determinaron el establecimiento definitivo y creciente de fuerzas navales en el estuario y puertos rioplatenses.

⁷ CFR. CERVERA PERY, *La marina de la Ilustración*, Editorial San Martín, Madrid, 1986, pp. 55, 56.

⁸ WALKER, *op. cit.*, p. 263.

⁹ ROSA MELI, "Invasión inglesa al Río de la Plata (1762-1763)", en *Conflictos en el Atlántico Sur (siglos XVII-XIX)*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1998, pp. 41 a 56.

IMPULSO DEL DESARROLLO NAVAL ESPAÑOL

Hasta entrada la segunda mitad de la centuria, el sistema defensivo en América se había basado en la fortificación de las principales plazas y puertos de tráfico comercial. Las flotas, de escasas dimensiones, cumplían un estricto papel defensivo en las proximidades o en los propios amarraderos y el choque militar se forzaba en tierra con evidentes ventajas para los defensores¹⁰. Desde Fernando VI, la política exterior española se había apoyado en el criterio de neutralidad, y en primera instancia esta estrategia fue abrazada también por Carlos III, aunque pronto comprendió que era necesario contener a Inglaterra en su carrera de expansión marítima y de intervención en los territorios españoles de América. Después del Tercer Pacto de Familia (1761), y tras la firma de los Tratados de París (1763) que eliminaron la influencia francesa en las regiones transatlánticas, España no tuvo otra alternativa que enfrentarse categóricamente y sin aliados a las demás naciones con intereses coloniales.

Al reactivar Inglaterra sus pretensiones sobre el Atlántico, tanto ella como su aliado Portugal profundizaron su interés por el Río de la Plata. Como señala Albi, “durante el siglo de la Ilustración, los enemigos de la Corona ya no serán aventureros actuando por cuenta propia, sino ejércitos y armadas que se desenvolverán en el marco de una estrategia perfectamente definida”¹¹.

En toda América se potenciaron las comunicaciones ultramarinas con la creación de una línea de buques correo que vincularían la península con distintos puertos americanos. El Río de la Plata apareció por primera vez considerado en un sistema de este tipo a través del establecimiento de una ruta que unía La Coruña con Montevideo, dentro de un rígido cronograma¹². Desde la perspectiva de las comunicaciones, la iniciativa vinculó directamente a Buenos Aires con la península y, además, a través del correo terrestre, se establecieron enlaces más fluidos con Asunción, el reino de Chile, Potosí y Lima. Lelo Bellotto afirma que el éxito de la carrera de Buenos Aires superó

¹⁰ Hacia fines de la primera década del siglo XVIII la situación de la Armada del Sur era definitivamente crítica, el virrey del Perú contaba con apenas tres navíos de guerra en condiciones de navegar, con tripulaciones incompletas y de escasa capacitación y experiencia. Cfr. WALKER, *op. cit.*, p. 65.

¹¹ J. ALBI, *La defensa de las Indias*, Ed. Cultura Hispánica, p. 33, citado por JUAN BATISTA, *La estrategia española en América durante el siglo de las luces*, Colecciones Mapfre 1492, Madrid, 1992, p. 52.

¹² Cfr. MANOEL LELO BELLOTTO, *O correio marítimo hispano-americano*, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Assis, Assis, 1971.

las expectativas de los promotores del correo marítimo debido a la preferencia que los comerciantes metropolitanos y coloniales daban a las fragatas correo, por la regularidad de los viajes y la seguridad que brindaban a la navegación¹³. Refiriéndose a la repercusión y trascendencia del correo marítimo en la “carrera de Buenos Aires”, Silva reconoce con su instrumentación la ruptura del sistema de puerto único cimentado por el monopolio gaditano, y con respecto a lo que significó desde la perspectiva del desarrollo regional y naval, señala que la “implementación de un medio de transporte a bajo costo, en barcos nuevos, veloces y bien armados y con la importante condición de mantener la regularidad, trajo aparejado un éxito que no era esperado ni por los más firmes promotores del sistema”¹⁴.

Este desplazamiento del interés español hacia el Atlántico Sur tuvo como resultado que, junto al desarrollo de la actividad comercial, aumentara la participación de la marina de guerra, que cubría las necesidades de defender y controlar el litoral marítimo, restringía las operaciones ilícitas de los extranjeros y participaba, desde lo científico, en los delicados asuntos de demarcación de límites con Portugal¹⁵.

Las primeras manifestaciones concretas de esta política corresponden al conocido episodio de las guerras guaránicas. Con el objeto de dar un golpe definitivo al conflicto, la Corona envió al Río de la Plata una expedición de mil hombres comandada por Pedro de Cevallos. Se fortificaron los puertos especialmente el de Maldonado, y se distribuyeron estratégicamente las fuerzas militares. En 1759, y con la intención manifiesta de tomar finalmente la colonia del Sacramento, Cevallos reclamó al secretario real Julián de Arriaga el envío de gran número de cañones y morteros, un ingeniero, una compañía de artilleros y una escuadra. Finalmente se había tomado conciencia de la necesidad de proveer una activa defensa.

Así, en la década de 1760, la organización militar americana se vio envuelta en una profunda reforma financiera y operativa¹⁶. En el marco de

¹³ *Ídem*, p. 47.

¹⁴ HERNÁN SILVA, “La Colonia de Sacramento, el virreinato del Río de la Plata y el libre comercio. Mito y realidad en el rompimiento de relaciones con el Brasil”, en *Navegación y comercio rioplatense I*, Universidad Nacional del Sur, Departamento de Humanidades, p. 25.

¹⁵ JOHN LYNCH afirma que: “...la aparición del Río de la Plata como factor primordial en la política colonial española no fue tanto fruto de la comprensión de sus posibilidades económicas como de su importancia estratégica”. Cfr. *Administración colonial española 1782-1810*, Editorial Universitaria de Buenos Aires (EUDEBA), Buenos Aires, 1967, p. 39.

¹⁶ Hacia 1770 la Armada Española conformaba una fuerza operativa importante, con personal estable de varios miles de hombres y un presupuesto considerable. Cfr. JOSÉ PATRICIO MERINO NAVARRO, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, p. 4.

esta transformación y de un inminente enfrentamiento bélico con Portugal, el Río de la Plata organizaba la defensa de sus vastos territorios¹⁷. Se trataba de expulsar a los portugueses de la colonia del Sacramento, emplazamiento activo del contrabando luso-británico y en esos momentos objetivo estratégico vital para España.

Este fue el punto de partida de una actuación naval incesante, reflejada en el creciente movimiento de barcos, la magnitud de las actividades portuarias y las manifestaciones de la vida marinera que, con matices originales, con su vitalidad enriquecieron y simultáneamente complicaron la vida de los hombres vinculados al mar. Aparecieron desde entonces situaciones que vinculaban a los protagonistas, enfrentándolos o uniéndolos, alrededor de la búsqueda de mecanismos capaces de superar los problemas propios del cambio, un cambio cuyos resultados fueron moldeando las características de la vida rioplatense por el resto del siglo XVIII.

SOBRE EL RECLUTAMIENTO Y LAS DESERCIONES

Nunca la vida de mar fue complaciente con sus actores. Si pensamos en las condiciones de la navegación, la magnitud y dificultades de las travesías y las características de la gente de mar, provenientes de estratos diversos y no siempre comprometidas con las actividades que realizaban, podemos imaginar las dificultades de organización y los conflictos y desavenencias que se producirían entre los hombres que integraban los cuerpos de marina, además de las quejas y presiones que habrían de soportar los comandantes, oficiales y patronos ante reclamos de toda índole. Esta realidad obedecía a factores diversos, cuyo origen es valioso considerar a fin de acercarnos al conocimiento y comprensión de los sucesos cotidianos.

Como fue y es característica propia de todas las armadas, la marina española tenía una conformación compleja integrada por un mosaico de actividades que se extendían en su accionar desde los arsenales, destacamentos y puertos hasta los buques militares y de apoyo. Su ordenamiento general se centraba en dos jurisdicciones, una militar y otra política. La primera estaba integrada por los cuerpos en operaciones o embarcados; la jurisdicción política era competente en el Cuerpo del Ministerio de Marina e integraba las actividades logísticas y de apoyo¹⁸.

¹⁷ CFR. JUAN MARCHENA FERNÁNDEZ, *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Colecciones Mapfre 1492, Madrid, 1992, p. 138.

¹⁸ CERVERA PERY, *op. cit.*, p. 143.

Dentro de esta extensa organización, completar las dotaciones de marinería a menudo fue un requisito difícil de cumplir, aun en los años en que España contaba con muy pocos medios.

El crecimiento naval y militar, objeto de la política de los Borbones, desencadenó la instrumentación de un sistema de reclutamiento obligatorio que permitía el alistamiento en el ejército y la marina de toda clase de gente. En 1745 una ordenanza había establecido el reclutamiento inmediato de todos los vagabundos, ociosos, mal entretenidos y gente de mal vivir, incorporando dentro de este régimen a los desertores, fueran de los cuerpos de milicia o tropa de marina¹⁹. Además de responder a las necesidades militares, esto tenía por finalidad excluir a las personas más despreciables de los pueblos, villas y ciudades. El fin social que sin duda perseguía nos señala como contrapartida no pocos problemas para aquellos que debían asumir el mando de tropas tan heterogéneas y poco confiables. Campomanes, en un informe de 1764, indicaba que de las cuatro penas impuestas a los vagos según las leyes del reino, “la cuarta y más moderna es la de aplicar a las armas, marina y obras públicas los vagos en estos tres últimos reinados”²⁰.

Quizá el más grave y frecuente de los problemas en este sentido se manifestaba a partir del gran número de hombres que abandonaba el servicio y de las dificultades existentes para contener a aquellos que sin vocación, y obligados por la necesidad o por la ley, debían servir en los bajeles de la Armada.

Un manuscrito anónimo aparecido a mediados de siglo describe diversas circunstancias sobre la vida en el Plata, iluminando sobre este proceso. El documento explica que los buques que salían de España para América eran tripulados por marineros con intención de quedarse y que, aunque alguno pudiera no tener esa idea, la propia navegación los convencía de ello. El autor demuestra de qué manera se las ingeniaban para desertar una vez en el Río de la Plata y el valioso apoyo que recibían de los lugareños en sus propósitos²¹.

¹⁹ CFR. CARMEN GÓMEZ PÉREZ, *El sistema defensivo americano. Siglo XVIII*, Colecciones Mapfre 1492, Madrid, 1992, p. 36.

²⁰ PEDRO DE CAMPOMANES, “Informe de 1764”, citado por MA. R. PÉREZ ESTÉVEZ, *El problema de los vagos en la España del siglo XVII*, Madrid, 1976, p. 232.

²¹ *Breve descripción de las circunstancias en que se halla la Provincia de Buenos Aires é Islas Malvinas y el modo fácil de reparar la imperfección de su actualidad*, en DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL VIRREINATO DEL RÍO DE LA PLATA, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires, 1913, Documento N° 2, p. 7.

Estos delitos, tanto en el ejército como en la marina, estaban tipificados en la legislación que establecía la jurisdicción militar en esas causas y la extendía a aquellos que colaboraran con los desertores, fuera ocultándolos, comprándoles ropa o dándoles disfraz²². En ocasiones la cuestión adquiría dramáticas proporciones, como en épocas de conflictos armados, o en las largas y peligrosas navegaciones a los mares australes, que hacían aún más difíciles las condiciones de vida.

Las deserciones entre la marinería conformaban un problema grave que podía llegar a comprometer el cumplimiento de una misión o el trabajo de los que quedaban, quienes debían sumar a sus tareas las de los ausentes.

Para evitar las deserciones a veces se llegaba a extremos, como las medidas tomadas durante el conflicto por la primera recuperación de colonia del Sacramento en 1762, cuando se llegó a prohibir el desembarco de las tripulaciones, aun faltando alimentos y habiéndose alcanzado situaciones de violencia²³.

En 1772 las bajas por enfermedad y deserciones atrasaron la zarpada de la flota que al mando del capitán de navío Fernando de Rubalcava debía llegar a Cádiz, y las durísimas medidas de disciplina que se tuvieron que adoptar hicieron todavía más difícil la ya dilatada travesía. Estas cuestiones también tenían como protagonistas a buques mercantes cuyos capitanes frecuentemente apelaban a las autoridades en busca de disposiciones tendientes a recuperar sus desertores²⁴.

En los barcos privados se daban situaciones que por sus implícitas derivaciones y riesgos motivaban la intervención del Estado. Sucede que las tripulaciones, al llegar a puerto, abandonaban los buques dejándolos sólo al cuidado del contra maestre y reducidas dotaciones de marinería. Se mencionaban casos extremos como el de la fragata *San Esteban*, donde

²² Cfr. *Ordenanzas de S. M. para el régimen disciplinario, subordinación y servicio de sus ejércitos*, Tomo III, Madrid: En la oficina de Antonio Marín, Impresor de la Secretaría de Despacho Universal de la guerra, año 1768. Cfr. FERNANDO DE SALAS LÓPEZ, *Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica*, Colecciones Mapfre 1492, Madrid, 1992, p. 124.

²³ GUILLERMO A. OYARZÁBAL, "Entre marginalidad y protagonismo: una aproximación a la vida de las tripulaciones españolas en el Río de la Plata (1762)", *Actas del XIº Congreso Internacional de AHILA*, Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, Liverpool (Inglaterra), 17 a 22 de septiembre de 1966.

²⁴ Bando del virrey Vértiz mandando que se presenten los desertores tripulantes de la fragata mercante *La Angélica*, septiembre 16 de 1778, Archivo General de la Nación (Argentina), en adelante AGN, Libro 4, folio 44.

solamente habían quedado a bordo el contra maestre y un mulato²⁵. Es posible que en muchos apostaderos, tanto americanos como peninsulares, donde se contaba con una adecuada infraestructura, esta práctica no haya generado mayores inconvenientes, pero en el Río de la Plata, por las condiciones particulares de la navegación y las características portuarias, se ponía en peligro la seguridad náutica en general. Para prevenir males mayores, las tripulaciones de los navíos militares eran comisionadas para realizar las faenas imprescindibles de a bordo. Con respecto a este punto, la Real Ordenanza del 18 de enero de 1768, que pedía al gobernador tomar los recaudos necesarios para evitar el abandono de los buques, señalaba además que la cuestión había adquirido tal gravedad que: "...no se cumple con el precepto de la Pascua, ni se escucha misa, por no aparecer los capellanes"²⁶.

Para paliar las grandes dificultades producto de las desertiones apareció en todas las épocas gran cantidad de normas y disposiciones que en general obedecían a las circunstancias y necesidades. Por ejemplo, en diciembre de 1776 fue concedido el indulto a los desertores de navíos de guerra y mercantes que se matricularon en Montevideo dentro del semestre²⁷; en 1785 y 1786 se verificaron amnistías para la Armada; en enero de 1789 se otorgó una absolución general a todas las tropas de tierra y marina de España, América y Filipinas; dos años después se volvió a indultar ya no sólo a los desertores sino también a los contrabandistas, siempre y cuando estuvieran dispuestos a servir en la marina de guerra. En los mismos términos apareció en febrero de 1793 un decreto que perdonaba bajo ciertas condiciones a desertores de primera, segunda y tercera vez. Para terminar, en diciembre de 1800 el marqués de Avilés concedía un indulto general a los desertores de los navíos si se presentaban en el término de dos meses²⁸. La preocupación en torno a la gran cantidad de desertores estuvo siempre presente en el ánimo de las autoridades, que sin duda comprendían que para restringirla era necesario

²⁵ Real Orden del 18 de enero de 1768, en: Reales Ordenes (1765-1770), AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-10-13.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ Bando del gobernador interino Diego Salas, que publica la Real Orden del 22 de diciembre de 1776, AGN (Argentina), Libro 3, folio 444, 445.

²⁸ Cfr. Real Decreto del 29 de octubre de 1785, AGN (Argentina), Libro 6, folios 154,155; Bando del virrey Marqués de Loreto del 21 de mayo de 1786, AGN (Argentina), Libro 6, folios 156, 159; Real Orden del 17 de enero de 1789, AGN (Argentina), Libro 6, folio 278; Bando del capitán general de la Real Armada del 30 de enero de 1791, AGN (Argentina), Libro 5, folios 222, 225; Real Decreto del 16 de febrero de 1793, AGN (Argentina), Libro 7, folio 93, 94; Bando del virrey Marqués de Avilés del 2 de diciembre de 1800, AGN (Argentina), Libro 8, folios 55, 56.

tomar medidas que hicieran algo más agradable sus vidas, por eso esta cuestión fue atendida incluso al estudiarse la necesidad de la instalación de hospitales para el personal embarcado²⁹.

A lo largo de todo el siglo, y a pesar de las severísimas sanciones que contemplaba la legislación, las deserciones fueron en última instancia consideradas delitos menores, frecuentemente perdonados. El nacimiento de un infante, un matrimonio real o la proclamación del sucesor fueron causas para ello. En realidad, como fue dicho, las necesidades hacían presa del perdón para volver al servicio a aquellos que en contra de los intereses de la Corona lo abandonaban.

Según fuera señalado, a los desertores se sumaba la presencia de delincuentes comunes, contrabandistas, vagos y reos. Estos últimos, condenados por diferentes causas, eran enviados a España distribuidos entre los barcos que integraban las flotas reales y terminaban por ser incorporados al servicio a pesar de sus malos antecedentes³⁰. Los más tolerados fueron los contrabandistas, que conocían el oficio marineroy a quienes, después de todo, no se les podía negar inteligencia. Los reinos de Indias estaban acostumbrados a tratar con estos individuos, y en particular el Río de la Plata, que desde sus orígenes había apelado al contrabando como fuente de recursos.

LAS ESCUADRAS

Tal como fue planteado, la realidad rioplatense y las ambiciones extranjeras movilizaron a las autoridades españolas, que intentaron consolidar su poder en el Río de la Plata y expulsar a sus rivales. La tarea que tenía la Corona por delante era extremadamente dura pues la región no contaba con una organización naval, tripulaciones, buques, puertos y arsenales capaces de responder a las crecientes necesidades. En este complejo panorama, la carencia de legislación adecuada y las dificultades para establecer relaciones de mando entre los actores, sobre todo en los primeros tiempos, trajeron consecuencias que en ocasiones llegaron a comprometer los objetivos superiores.

Un comandante naval proveniente de la península y sin apostadero fijo no se veía obligado a subordinarse a otras jurisdicciones y, aun en caso de

²⁹ De Joseph Díaz Veanes a Juan J. de Vértiz, Montevideo, 16 de diciembre de 1770. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 1-1-2.

³⁰ De Joseph Díaz Veanes a Juan J. de Vértiz, Montevideo 12, 16 y 26 de febrero de 1772. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 1-1-2.

guerra, sentía que bien podía desestimar las órdenes de los representantes o administradores regionales. En general trataban de mantener la misma libertad de acción que en alta mar y confiaban en sus propios criterios para actuar, salvo que contaran con instrucciones precisas u órdenes determinantes. Frente a esto, las autoridades locales, a la vez que proveían de servicios a las unidades surtas en sus puertos y fondeaderos, exigían obediencia a todo buque de guerra de estación en la seguridad de que debía proveer a la defensa.

En este punto la reglamentación estaba llena de indefiniciones, y como ocurriera en tantas otras cuestiones, se veía sujeta a las interpretaciones más disímiles. En general primaba el sentido común y era norma que los comandantes en puertos americanos quedaran directamente sujetos al mandato de la máxima autoridad; sólo situaciones límite, la mala voluntad de un jefe o exigencias desproporcionadas hacían variar este criterio desencadenando situaciones conflictivas. Si bien son pocos los casos que merecen ser destacados por estas razones, indudablemente por su distancia de la península y el virtual abandono en que se encontraban hasta mediados del siglo XVIII los territorios del Río de la Plata, fue justamente allí donde se plantearon los mayores problemas.

Al gobernador Pedro de Cevallos en 1762 le costó mucho someter los criterios de autonomía del comandante del único buque de guerra en el Río de la Plata cuando empezó a organizar una fuerza de batalla para enfrentar a los portugueses estacionados en colonia del Sacramento.

Ese año había llegado desde España la fragata *Victoria*, al mando del teniente de navío Carlos Sarriá con pertrechos y material bélico. Cevallos le encargó la organización y conducción de la escuadra, pero Sarriá, que no estaba dispuesto a subordinarse mansamente, manifestó que no había salido de Cádiz en función de guerra y que menos aún contaba con instrucciones para participar en acciones bélicas en los puertos del Río de la Plata. Sostenía que para “semejantes casos” era costumbre entregar a los comandantes en navegaciones independientes copia de las órdenes dirigidas a los gobernadores, en conformidad con lo estipulado por las Ordenanzas de Marina³¹. Aunque Cevallos tenía esas instrucciones y el comandante debió subordinarse, el tenor del desplante revelaba las asperezas de la relación, donde cada uno recelaba del otro y donde la autoridad se veía cuestionada. Después de este suceso, y hasta la recuperación de colonia del Sacramento por las fuerzas militares españolas, el trato entre Cevallos y Sarriá estuvo lleno de

³¹ Carta de Carlos Sarriá a Pedro de Cevallos. Ensenada, 29 de julio de 1762. AGN (Argentina), Sala, IX 1-1-1.

connotaciones negativas, donde no faltaron amenazas, conatos de insubordinación e injustos y excesivos reclamos que terminaron con el procesamiento en España del joven oficial³². En última instancia, lo sucedido demostraba la necesidad de contar en la región con una fuerza naval permanente y comprometida con los objetivos locales, un asunto de difícil solución que sólo pudo llevarse a cabo progresivamente, muchos años después, y al amparo del virreinato del Río de la Plata.

Como en los puertos, también en alta mar las diferencias de opinión podían arrastrar consecuencias indeseadas. A veces las tensiones comprometían autoridades de niveles equivalentes, tal como ocurrió en 1776 con la gran expedición al Río de la Plata. Mientras Cevallos y el mariscal de campo Pedro Cermeño opinaban en contra de lo planeado inicialmente, que antes de arribar al Plata debía tomarse Santa Catalina para desde allí lanzar decididamente el resto de las operaciones, el comandante naval, marqués de Casa y Tilli, sostenía que no había que modificar la idea original³³. Las diferencias de opinión alcanzaron tales proporciones que complicaron el desarrollo de las operaciones. Enrique Barba señala que se relajó la disciplina, enfrentando a los oficiales de mar con los de tierra, que tomaron partido por sus respectivos jefes. Los primeros llegaron a plantear la posibilidad de dejar fuera la escuadra si antes de llegar a Santa Catalina no se producía un encuentro con los portugueses³⁴. Con respecto a esto, Laurio Destéfani dice: “Contribuyó a ese estado de animadversión entre los hombres de tierra y mar la lentitud de las calmas ecuatoriales y el calor agobiante”³⁵.

Otro motivo de conflictos en la época fue la reducción de la asignación de vino para las tripulaciones embarcadas. Como dice Bibiano Torres Ramírez con referencia a la Armada de Barlovento, el “problema de la ración de vino resultó una cuestión candente...”³⁶. La causa de las restricciones, sobre todo en los puertos centroamericanos, era el alto precio del producto “...por ser esta tierra más caliente”³⁷, pero las disposiciones se extendieron hacia el

³² OYARZÁBAL, *Entre marginalidad y protagonismo...* cit.

³³ Cfr. ENRIQUE M. BARBA, *Don Pedro de Cevallos, gobernador de Buenos Aires y virrey del Río de la Plata*, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad de la Plata, La Plata, 1937, p. 189.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ Cfr. LAURIO H. DESTÉFANI, *Algunos aspectos marítimos de la creación del Virreinato del Río de la Plata*, Academia Nacional de la Historia, Bicentenario del Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, 1977, tomo I, p. 124.

³⁶ TORRES RAMÍREZ, *op. cit.*, p. 291.

³⁷ *Ibidem*.

resto de América. Con el tiempo el asunto se resolvió mediante una asignación compensatoria en dinero, pero en el Río de la Plata, como no se despertaban intereses ni conflictos, tampoco se otorgaba compensación alguna. Recién ante el despliegue bélico de 1762 la cuestión fue puesta sobre la mesa, y condicionado por el reclamo de la marinería, el gobernador de Montevideo debió promover la obligación del pago de 20 pesos a cada individuo con goce de ración de acuerdo con lo establecido en las Reales Ordenanzas, “como se ha practicado y practica generalmente en todos los puertos de América”³⁸.

Aunque aparentemente sin mucha convicción, el asunto quedó definitivamente resuelto por la Real Ordenanza del 16 de febrero de 1768, la cual señalaba que “con respecto al mal fundado derecho del importe de vino en la navegación de la tropa que pasa a América: ha resuelto el rey... que a todo sargento, cabo, soldado, tambor y pífano que se embarque para Indias se le dé por vía de gratificación noventa reales de vellón, sin que puedan pretender otro abono por razón de vino a la ida, ni al regreso”³⁹.

EL PUERTO Y SUS SERVICIOS

El puerto de Montevideo, ubicado sobre la costa norte del Río de la Plata, fue el de mayor tráfico y movimiento de la zona durante el período colonial. Su ubicación geográfica en la boca misma del Río de la Plata lo convirtió en punto de recalada obligatorio, sobre todo para aquellos barcos que llegaban en condiciones de máxima carga tras remontar el océano. Con el crecimiento que se fue manifestando en todos los órdenes la administración portuaria creció en servicios y consideración.

En los primeros tiempos las funciones de la Capitanía de Puerto fueron ejercidas interinamente por el Ministerio de Marina, con una carga de trabajo adicional que obligaba a la contratación y auxilio de más funcionarios.

Años después, los requerimientos eran tantos que superaban la capacidad de respuesta de los funcionarios. Hacia 1790, el capitán del puerto, Alonso Morgado, se lamentaba de las dificultades para cumplir su jefatura, sobre todo porque la falta de presupuestos lo obligaba a superponer tareas por encima de sus posibilidades. Afirmaba que el trabajo producía “una incesante fatiga” debido al crecido número de embarcaciones fondeadas en la bahía, a

³⁸ Cfr. Antonio Pons y Guillén a Cevallos, Montevideo, 5 de abril de 1762. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 1-1-1.

³⁹ Real Orden del 16 de febrero de 1768, en: Reales Órdenes (1765-1770), AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-10-13.

las dificultades para introducirlas y sacarlas del puerto, señalarles el paraje donde debían fondear y brindarles seguridad ante el peligro de que se molestaran unas a otras, “como ocurre frecuentemente cuando reinan vientos fuertes que hacen garrear sus anclas”. Tras estos argumentos pedía un ayudante y, más aún, que se hiciese efectivo el pago de ese empleo, estipulado en un medio sueldo de cuarenta pesos⁴⁰.

Resulta obvio que las arcas del virreinato no tenían previsto este gasto, por lo que el pedido generó un extenso expediente que fue dilatando las decisiones. Para facilitar la solución Morgado intentó promover mecanismos para la adquisición de recursos, y por la falta de leyes al respecto tomó como ejemplo los puertos europeos y particularmente en América los centrales de Veracruz y La Habana, donde se percibían distintos beneficios por anclaje de buques procedentes de Europa, embarcaciones costaneras de tráfico menor y toneladas de lastre solicitado. Aunque luego de dos años de intenso papeleo se aceptó incorporar al presupuesto el cargo de ayudante, no pudo lograr su propósito de arancelar el puerto⁴¹.

Los tradicionales registros de navíos también tuvieron en la región connotaciones singulares. Es evidente que en América, y más especialmente en los puertos de Buenos Aires y Montevideo, el rigor de someter a registro los buques mercantes y de guerra⁴² se fue atenuado con el tiempo y los controles terminaron por ser eludidos casi completamente en los buques de guerra que, expuestos a disposiciones diversas, hacían más difícil la aplicación precisa de las leyes y ordenanzas.

En la región el problema hizo eclosión cuando los comandantes de los navíos de guerra *Diligente*, *Gallardo*, *Magnánimo* e *Industria*, impidieron las visitas de arribo y salida en el puerto de Montevideo, enfrentándose directamente a la determinación del gobernador⁴³. Como en tantas situaciones

⁴⁰ De Alonso Morgado a Nicolás de Arredondo, Montevideo, 4 de mayo de 1790. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-1- 6, legajo interno 14, expediente 28.

⁴¹ Oficio del 17 de mayo de 1790. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-1-6, legajo interno 14, expediente 28.

⁴² Cfr. “Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos que navegaren entre ambos Reynos”, capítulo III en: Universidad de Buenos Aires, Documentos para la Historia Argentina, Facultad de Filosofía y Letras, Tomo V, Comercio de Indias - Antecedentes Legales (1713-1778). Recopilación de Leyes de Indias ordenada por Carlos II, dedicaba numerosos apartados al tema de las visitas y registros para buques de guerra y mercantes con la aplicación del mismo o mayor rigor para los primeros. Entre otras la Ley XXV del Libro IX, Título XV. Cfr. Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, Boix Editor, Madrid, 1841, Tomo III, p. 229.

⁴³ Cfr. Real Orden del 11 de junio de 1767, en: Reales Órdenes (1765-1770), AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-10-13.

la ausencia de legislación precisa marcaba diferencia con la normativa establecida en los puertos tradicionales centroamericanos y del Pacífico. La denunciada resistencia de los comandantes al registro y visita de sus buques mostró la necesidad de establecer un marco legal que limitara equívocos o interesadas interpretaciones y, como normalmente sucedía, la Corona se apoyó en los procedimientos practicados en los puertos centroamericanos al estipular para Montevideo las mismas normas previstas en Veracruz, que admitían la inspección⁴⁴, sentando de esta forma por primera vez jurisprudencia.

El mantenimiento de los buques y sus reparaciones en todos los casos requería personal especializado; los trabajos a bordo de los carpinteros, calafateadores, herreros y especialistas artesanos eran por entonces sumamente costosos, y el carenado la más de las veces difícil de instrumentar por la falta de diques adecuados. Todo esto generaba interminables trastornos. Además, como los puertos no contaban con las construcciones necesarias para albergar los cargamentos, en general había que esperar mucho tiempo hasta que se adecuaran las instalaciones o se determinaran los lugares de estiba. Por otra parte las maniobras de descarga eran sumamente arduas, porque en general los navíos quedaban fondeados a gran distancia de los muelles y los desembarcos se hacían por medio de goletas o lanchas de menor calado y mayor maniobra. Todo esto demoraba tanto la continuación de las actividades una vez llegado el buque como las fechas de zarpada, y con el potencial riesgo de quedar inútiles por las dificultades para hacer una carena formal. Pero sin duda el mayor de todos los problemas estaba ligado a la falta de recursos económicos. Los exiguos presupuestos destinados a la Armada y, como consecuencia, las dificultades para alcanzar el grado de alistamiento adecuado, ponían en peligro a las propias embarcaciones, que muchas veces no estaban en condiciones de soportar las inclemencias de la meteorología en el mar o de cumplir las misiones que tenían asignadas.

Aunque, como vimos, en ocasiones se discutía la dependencia operativa, la sujeción económica de los bajeles de la Armada una vez bajo la jurisdicción de las autoridades locales era absoluta. De ellas dependía que se facilitaran los medios financieros para proveer al mantenimiento y dejar las naves en los niveles de alistamiento requeridos. En este punto los jefes navales sólo podían esperar que se privilegiaran sus requerimientos, y cuando la situación para los barcos era muy comprometida, rogar que los presupuestos alcanzaran para ellos. Muchas veces los reclamos de comandantes y patrones pidiendo el carenado y la reparación del casco, jarcias y aparejos llegaban desde

⁴⁴ *Ibidem.*

puertos de alternativa, adonde arribaban las unidades como consecuencia de averías que ponían en riesgo la carga o la seguridad.

En esta crítica circunstancia se vio el navío *Diligente* cuando tuvo que entrar en Río de Janeiro por un curso de agua en el casco y averías en la arboladura, luego de soportar un fuerte temporal que lo sorprendió aún en aguas del Río de la Plata. Desde el 12 de diciembre de 1766 se encontraba en aquella ciudad a la que había arribado por considerarle “puerto de toda providencia para carenar”. De inmediato tuvo que alquilar almacenes para descargar los cueros que dejaban “una fetidez imponderable en todo el navío”, y tras ver el escaso apoyo del virrey portugués y la imposibilidad de abandonar el lugar empezó a reclamar a las autoridades del Buenos Aires dinero para las reparaciones y víveres: “...pues el pan que es lo más principal no le hay en esta tierra⁴⁵. En abril volvió a reiterar el pedido⁴⁶, esta vez en tono tan imperativo como suplicante⁴⁷, y muchos meses después logró el ansiado apoyo que le permitió seguir su curso.

Casos como éste se repetían con frecuencia y no afectaban sólo a los barcos fuera de sus apostaderos. El bergantín *Nuestra Señora del Carmen* y *San Antonio* fue sometido a una cadena de dificultades burocráticas para ser reparado también por razones presupuestarias. La nave, hacia 1790, estaba en tan mal estado que su capitán, Gerardo Bordás, informó al virrey la imposibilidad de emprender la “menor comisión” adelantándole que la reparación llevaría “bastante tiempo”⁴⁸. Bajo los índices de carpintería, calafatería, cabos y relingas, gastos menores y transporte, Bordás elevó relaciones con los presupuestos tentativos. Pasaron diez meses hasta que el virrey, mediante un decreto respaldado por el Tribunal de Cuentas, aprobó los gastos iniciándose los trabajos a bordo. El carenado fue realizado en los talleres de Barracas y junto con el resto de las reparaciones el buque estuvo listo en los primeros días de octubre. Pero como las obras generaron gastos imprevistos que encarecieron todos los costos, las últimas inversiones fueron vetadas. En noviembre ya existía un expediente considerable que fue remitido

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ De Francisco de Medina a Francisco Bucarelli, a bordo del *Diligente*, Río de Janeiro, 6 de enero de 1767. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 1-1-1.

⁴⁷ De Francisco de Medina a Francisco Bucarelli, a bordo del *Diligente*, Río de Janeiro, 11 de abril de 1767. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 1-1-1.

⁴⁸ De Gerardo Bordas a Nicolás de Arredondo, Buenos Aires, 15 de septiembre de 1790, AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-1-6, legajo interno 14, expediente 33.

por el Tribunal de Cuentas a los ministros de Gobierno para que explicaran los motivos del gasto con sus comprobantes⁴⁹.

La causa se fue alargando, pero mientras el proceso se desarrollaba también fueron gestándose disposiciones y normas respecto del control de las carenas y la habilitación de los barcos⁵⁰, recuperándose de esta forma los trastornos de la mala experiencia. Con el tiempo las acciones se fueron diluyendo, y en 1795 el caso se cerró, pagándose por fin los gastos implicados⁵¹.

Finalmente, cabe distinguir el problema de las limitaciones hospitalarias por ser uno de los temas de mayor gravitación debido su marcada influencia.

Como no era posible mantener los enfermos a bordo por las complicaciones que traía aparejado, una vez amarrados o fondeados los buques eran derivados a instalaciones comunes o improvisadas enfermerías. Sin embargo, no siempre era factible, y los enfermos debían permanecer a bordo más de lo conveniente, complicando el normal desenvolvimiento de las tareas rutinarias de las unidades. De allí la importancia que fue adquiriendo la necesidad de contar con una infraestructura hospitalaria capaz de brindar los servicios que las flotas requerían.

Esta cuestión estuvo siempre presente en las agendas de las autoridades que trataron de superar las insuficiencias y de acallar los continuos reclamos de los comandantes y el personal embarcado. Lo cierto es que cada vez que arribaba más de un navío el asunto era puesto sobre la mesa. Las complicaciones aumentaron lógicamente a lo largo del siglo, junto con el crecimiento del tráfico mercante y la presencia de más naves de guerra. Las Reales Órdenes llegaron a mostrar el interés, aunque tibio, de la península en el problema, la que ante casos puntuales se movilizaba con recomendaciones y manifestaciones cargadas de intencionalidad. Así ocurrió, por ejemplo, en torno a la conmoción que causó la gran cantidad de enfermos llegados con los navíos *Septentrión*, *Astuto* y *Santa Rosalía* en 1770, tras lo cual la Corona encomendó al virrey, al comisario y al comandante naval de Montevideo una propuesta de solución, ya fuera para continuar de manera más eficaz la práctica de hospitales provisionales o para el establecimiento de uno de “pie fijo”⁵². Al respecto el gobernador de Montevideo sugirió la

⁴⁹ Cfr. Decreto del 2 de noviembre de 1791. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-1-6, legajo interno 14, expediente 33.

⁵⁰ Oficio del Tribunal de Cuentas del 27 de febrero de 1792. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-1-6, legajo interno 14, expediente 33.

⁵¹ Cfr. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-1-6, legajo interno 14, expediente 33.

⁵² Real Orden del 6 de septiembre de 1770, en: Reales Órdenes (1765-1770), AGN (Argentina), Sala IX, legajo 24-10-13.

creación de un hospital permanente de 190 camas en proximidades del embarcadero⁵³. El proyecto quedó sólo al nivel de buenas intenciones y el asunto fue silenciosamente olvidado.

Hacia fines de la década de 1770 funcionaban en Montevideo un improvisado hospital de marina, uno militar y el de los presidiarios, todos ellos provistos de escasos recursos sanitarios y malas condiciones de habitabilidad, instalados en viejos caserones suburbanos, que habían sido cedidos por ser obsoletos para otras funciones⁵⁴. Eliseo Cantón, en su obra sobre la historia de la medicina rioplatense, dice que resultaban ser "...antes que institutos de curación y sanidad, focos de infección, creadores de real peligro para la población en general..."⁵⁵.

En 1780 el virrey Vértiz creó el protomedicato del Río de la Plata designando para ejercer su titularidad al doctor Miguel Gorman, quien fusionó los precarios hospitales militares en uno llamado General o del Rey. Fue sin duda el paso más importante y el último en este sentido, y la obra, que contaba con todas las instalaciones propias de un establecimiento hospitalario, comenzó a prestar servicios recién en 1789. El primer testimonio del uso del nuevo hospital por parte de tripulaciones de buques de guerra lo aportó Francisco Xavier de Viana, de la expedición al Río de la Plata comandada por Alejandro Malaspina. Al recalar en Montevideo en agosto de ese año como oficial de la plana mayor de la corbeta *Atrevida* nos dice: "En una sala del hospital real se depositaron nuestros enfermos al cuidado de los cirujanos de ambas corbetas, y como sus males no eran otros que el fruto de sus desórdenes en Cádiz, confiamos estarán en breve en disposición de seguirnos"⁵⁶. El pretendido proyecto de un hospital para la marina nunca pudo hacerse realidad, pero el nuevo hospital, aunque general, podía cubrir algunas necesidades de las flotas y logró sosegar muchas de las legítimas demandas.

CONCLUSIONES

El acelerado desarrollo de la actividad naval en el Río de la Plata a partir de 1760 marcó un llamativo período de la vida en la región. Esto se

⁵³ De Joseph Díaz Veanes a Juan J. de Vértiz, Montevideo, 16 de diciembre de 1770. AGN (Argentina), Sala IX, legajo 1-1-2.

⁵⁴ ELISEO CANTÓN, *Historia de la medicina en el Río de la Plata*, Biblioteca de Historia Hispanoamericana, Madrid, 1928, Volumen I, p. 344.

⁵⁵ *Ídem*, pp. 344, 345.

⁵⁶ FRANCISCO XAVIER DE VIANA, *Diario de viaje*, Colección de Clásicos Uruguayos, Biblioteca Artigas, Montevideo, 1958, tomo I, p. 35.

manifestó a través de su expansión económica, el espectacular crecimiento demográfico y las reformas administrativas globales de que fue objeto la zona en torno al desenvolvimiento de un proceso de modernización paulatina, que fue preparando las mentalidades para las nuevas realidades del siglo XIX.

En este contexto, se enfrentaron los protagonistas con la necesidad de crear los mecanismos que les permitieran abordar el cambio, respondiendo a la visión del conjunto. En el tema particular que nos ocupa se distingue el diálogo comprometido entre los diferentes grupos, oficiales navales, marineros, tropa y funcionarios de todo orden, que podían establecer simultánea o sucesivamente relaciones de conflicto o cooperación, autonomía o subordinación.

En el Río de la Plata estas cuestiones cobraron forma marcando situaciones de tensión entre la oficialidad de los buques y los funcionarios, afectando la vida de las tripulaciones embarcadas, el normal desenvolvimiento de las actividades y el cumplimiento de las misiones ordenadas. Bibiano Torres Ramírez en *La Armada de Barlovento*, afirma: “Uno de los capítulos más complejos de la vida de la Armada son los constantes choques mantenidos por sus oficiales con las autoridades reales, tanto las peninsulares como las indianas”⁵⁷. Si bien es cierto que, como vemos, esto sucedía en todos los dominios españoles, las difíciles condiciones de vida, las características del reclutamiento y las distancias que separaban a esta región de los centros de poder, facilitaban las condiciones para la ocurrencia de estos conflictos y de muchas de sus manifestaciones.

Indudablemente había muchas razones para que esto ocurriera. La etapa estaba signada por una profunda transformación política, económica y social que, común a todos los dominios españoles, adquiriría una dimensión original al diseñar para el Río de la Plata una estructura que se alejaba de aquella tradicional y que había mantenido a la región en un estado de marginalidad. Como consecuencia del atraso existente, fue mucho más difícil mover la pesada rueda del pasado, generándose entonces situaciones conflictivas que, en última instancia, tanteaban la realidad a partir de los sucesos de la vida cotidiana.

En los primeros tiempos la legislación estaba lejos de contemplar los problemas propios de un movimiento marítimo importante, pero la necesidad la fue gestando. De esta forma, los sucesos se organizaron en torno a las particulares condiciones de la vida en contacto con el mar y la infraestructura portuaria. Las diferencias entre los comandantes embarcados, gobernadores

⁵⁷ TORRES RAMÍREZ, *op. cit.*, p. 285.

y virreyes, la sobrecarga laboral que pesaba sobre algunos funcionarios, las penurias a bordo, junto a las limitaciones presupuestarias y de infraestructura, la falta de diques para carenado y las precarias condiciones sanitarias, fueron algunos de los aspectos que al adquirir dimensión exigieron respuestas a las autoridades, que se vieron comprometidas en la toma de decisiones originales.

Así, paulatinamente y en la medida en que surgían situaciones conflictivas, se generaba un *corpus* documental que atendía a la problemática particular rioplatense, instrumento hasta entonces innecesario, pero ahora imprescindible, en virtud del surgimiento naval de la región.

Sobre fines de siglo, gran número de estas cuestiones había sido superado, otras encontraron soluciones intermedias; pero por encima de las circunstancias, el Río de la Plata ya contaba con los mecanismos legales y la tradición suficiente como para sobrellevar con respaldo muchos de los problemas que antes ocasionaban largos debates y dificultaban las relaciones.

ABSTRACT

The accelerated development of the naval activities in the Río de la Plata from 1760 was manifested in the economic expansion, the demographic growth and the inner administrative reform. In the first time the law was far to contemplate the problems of the important maritime operations but the necessity germinate this. The difference between the commanders, the governors and the viceroys, the big surcharge of work in some civil servants, the hard life on board with the few budget and infrastructures, the absent of dry docks and the precarious health conditions, was some of aspects that to acquires a great dimensions, request to the authorities the solutions, and they was in the obligation to take a original decision.

That situation generates a "corpus documental" that ocupates to the rioplatense problems, instrument not necessary in the past, but imprescindible for the naval emerge of the region.

PALABRAS CLAVE

Buenos Aires, Río de la Plata, marinos, escuadras, puertos.