



El Río de la Plata tardocolonial en perspectiva atlántica

The late colonial Río de la Plata in Atlantic perspective

Pablo Moro

moropablo@gmail.com

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación -
Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Recepción: 20 Julio 2021

Aprobación: 10 Diciembre 2021

Publicación: 01 Febrero 2022

Cita sugerida: Moro, P. (2022). El Río de la Plata tardocolonial en perspectiva atlántica. *Trabajos y Comunicaciones*, 55, e163. <https://doi.org/10.24215/23468971e163>

Resumen: El siguiente artículo se propone hacer un aporte para la reconstrucción de las particularidades de la experiencia de los marineros en el Río de la Plata tardocolonial a través del estudio de un caso específico, la desertión de la mayoría de la tripulación de una fragata de bandera española amarrada en Buenos Aires. El caso fue reconstruido a través de diversas fuentes: las cartas enviadas entre el capitán del navío cuya tripulación desertó y el gobernador de Buenos Aires por un lado; y la serie de bandos oficiales que dictó el gobernador luego del intercambio postal por otro. En el artículo se utilizan tres términos o conceptos tomados de los estudios de la historia atlántica cuya importancia es sustantiva para analizar el caso: el de ley de mar, el de hidrarquía y el de barco como sociedad.

Palabras clave: Río de la Plata, Siglo XVIII, Marineros, Experiencia.

Abstract: This article aims to make a reconstruction of the particularities of the experience of sailors in the late colonial Río de la Plata through the study of a specific case: the desertion of most of the crew of a Spanish frigate moored in Buenos Aires in the mid-18th century. The case was reconstructed through various sources: the letters between the captain of the ship whose crew deserted and the governor of Buenos Aires; and the series of official edicts ("bandos") made by the governor. The article uses three concepts taken from the studies of Atlantic history whose importance is substantive to analyze the case: Law of the Sea, Hydrarchy and Ship as Society.

Keywords: Río de la Plata, 18th century, Sailors, Experience.

INTRODUCCIÓN

Luego de doscientos años de exploración atlántica y de luchas por la hegemonía ultramarina en la que se forma lo que Gruzinski (2010) llamó "mundialización ibérica", nos encontramos hacia el 1700 con una sociedad global, atravesada por la cuestión náutica. Como parte de ese proceso, en una esquina periférica del mundo, el Río de la Plata se termina de consolidar como un espacio de encuentro entre personas de orígenes diversos, una frontera dinámica que une tres mundos: el terrestre, el fluvial y el atlántico (Reitano, 2016).

Este artículo es concebido como parte de un trabajo intelectual más amplio, destinado a realizar una historia del Río de la Plata tardocolonial desde una perspectiva atlántica. En particular, nos proponemos aquí reconstruir las particularidades de la experiencia de los marineros en el Río de la Plata tardocolonial a través del estudio de un caso: el de los desertores de la fragata Nuestra Señora de Aranzazu a principio de 1753.



Creemos que este estudio de caso, enmarcado dentro de un análisis coyuntural, puede ser un aporte decisivo para visibilizar una parte constitutiva de la formación de los marineros del río como sujetos históricos, con sus vínculos, experiencias y espacios particulares.

El caso fue reconstruido a partir del hallazgo de un intercambio postal entre el capitán del Nuestra Señora de Aranzazu y el gobernador de Buenos Aires de ese entonces, Joseph de Andonagui, además de algunos bandos oficiales emitidos por el gobernador encontrados en el Archivo General de la Nación durante el relevamiento de los bandos de los virreyes y gobernadores del Río de la Plata del período comprendido por los años 1741 a 1809.

Lo interesante de estas fuentes para nuestro análisis particular es que el capitán de la fragata, en su afán de recuperar aunque sea una parte de la tripulación perdida, le escribe al gobernador una carta con una lista de los nombres y apellidos de los desertores, que además incluye sus trabajos a bordo. Esta fotografía de profesiones y orígenes resulta invaluable para reconstruir las dinámicas de la sociedad rioplatense de la época.

En nuestro intento de reconstruir la experiencia de los marineros del siglo XVIII en la zona del Río de la Plata, hemos acuñado o apropiado algunos términos y conceptos que nos sirven como herramientas analíticas.

Uno de estos conceptos que aparece de forma recurrente en el artículo es el de la *ley del mar*, que hace referencia a un conjunto de normas más o menos explícitas que rigen a la marinería y que cobra relevancia mientras más lejos de la tierra se encuentre, porque se legitima en la labor especializada del marinero frente al eterno espacio hostil que son el océano o el río. Para comprender la profundidad de la ley del mar debemos leer a John Mack, que al analizar el funcionamiento de las embarcaciones, nos habla del trabajo especializado marinero y una “sumisión a un objetivo común”, es decir la supervivencia y el arribo exitoso a buen puerto (Mack, 2013). En base a esos dos elementos podemos afirmar que la ley del mar, informal pero explícita, posibilita la acumulación de reconocimiento dentro de una tripulación a partir de la pericia específica en labores de navegación (incluyendo tanto el trabajo intelectual como el físico), pero además la capacidad de llevarlos adelante dentro de un medio hostil. “Los hechos del mar no son los de la tierra” dice una vieja ordenanza francesa del siglo XV (Mollet du Jordan, 1993).

Otro término que usamos con frecuencia en el artículo es el de *hidrarquía* de Linebaugh y Rediker:

(...) emplearemos el término acuñado por Braithwaite, *hidrarquía*, para referirnos a dos acontecimientos relacionados entre sí que se produjeron a finales del siglo XVII: la organización del Estado marítimo desde arriba y la organización que crearon para sí mismos los propios marineros desde abajo. Cuando las fuertes manos de los marineros de Braithwaite convirtieron el Atlántico en un zona adecuada para la acumulación de capital, comenzaron a unirse con otros por lealtad o solidaridad, dando como resultado una tradición marítima radical que también convirtió a este océano en una zona de libertad (Linebaugh y Rediker, 2005).

La hidrarquía implica entonces lazos de solidaridad, o al menos de empatía, ante una situación común entre marineros de una misma embarcación. Es una forma de resistencia propiamente marinera. Si bien los autores norteamericanos sitúan la formación de la hidrarquía unos cincuenta años antes del período comprendido en este artículo, podemos afirmar que para mediados del siglo XVIII, el proceso de formación de la resistencia marinera a bordo se había consolidado bastante: son múltiples los casos de resistencia a través de deserciones a lo largo de los puertos de la costa atlántica de América en el siglo XVIII (Rodríguez, 2016).

Particularmente en este artículo, nos será útil poner a la hidrarquía en tensión con la jerarquía propia de la organización naval. Así, jerarquía e hidrarquía son dos componentes del tercer concepto utilizado en nuestro artículo, el de *barco como sociedad* o sociedad embarcada (Mack, 2013). Esto quiere decir que, además de ver al barco como un medio de transporte, lo entenderemos aquí como un espacio donde conviven personas diversas atravesadas por una relación de poder que se tensiona y relaja todo el tiempo. Un espacio fuertemente limitado por lo material y cuyo contexto es la adversidad. Un barco, decía Foucault, “es un pedazo flotante de espacio, un lugar sin lugar, que existe por sí mismo, está cerrado sobre sí mismo y al mismo tiempo está librado al infinito del mar” (Foucault, 1984).

Dividiremos este artículo en dos partes. En la primera analizaremos un poco más en profundidad a nuestro sujeto de estudio en el contexto donde se realiza como tal: los marineros y los barcos. En la segunda, haremos el estudio de caso propiamente dicho: la desertión de la tripulación del Nuestra Señora de Aranzazu.

LOS MARINEROS Y LOS BARCOS

Si pretendemos construir una imagen completa del marinero del siglo XVIII debemos entenderlo como un sujeto dentro de una serie de relaciones específicas. El marinero se conforma como tal en tanto y en cuanto es parte de una sociedad determinada, una sociedad que tiene un alcance material específico: la embarcación.

John Mack habla del barco como sociedad (2013), entendiendo al navío como una conjunción de relaciones en tensión. Debemos entender entonces qué relaciones se construyen y de qué manera. Recordemos, además, que los parámetros de análisis para las sociedades de tierra no necesariamente se aplican directamente y de igual forma al ámbito oceánico, aunque, por supuesto, nos sirvan como punto de partida.

El más evidente estrato social dentro de una embarcación del siglo XVIII es la *jerarquía*. Toda la tripulación, desde el capitán hasta el último paje, está atravesado por un estatus más o menos formal que, si bien varía con el tipo de la embarcación y el objetivo de la expedición, puede llegar a ser por demás estricta. Mack nos da una visión general:

En un contexto europeo, el mandato de una nave mercante estaba en manos del maestro. En la mayoría de los casos, este sería el capitán, aunque en los barcos españoles del siglo XVI sería un título más o menos honorífico y tenía pocos roles asignados más que organizar la defensa del barco en caso de ataque. El piloto era el responsable de los asuntos de navegación, dejando al maestro como la persona responsable del manejo de toda la tripulación, y una travesía segura para la embarcación y su carga (Mack, 2013).¹

Por supuesto, un pesquero de pocos pies de eslora y una tripulación que no llegaba a cinco personas no se veía sometido a la misma rigurosidad oficial que una fragata o un navío de guerra, pero podemos suponer sin temor a equivocarnos que conformará una jerarquía propia más o menos formal debido a la necesidad de organización para la supervivencia.

La jerarquía asegura lo que Mack llama un objetivo común (2013), que consiste en la coordinación de un trabajo complejo con el objetivo principal de sobrevivir a las fuerzas caóticas de la naturaleza oceánica. La disciplina, legitimada a través de la violencia, es el órgano estructurante de esta jerarquía.

Sin embargo, esta jerarquía, impuesta desde arriba (y desde la tierra), convive con una hidrarquía que se configura desde abajo. La hidrarquía implica lazos de solidaridad entre marineros que se van cristalizando en mayor o menor medida en una resistencia. Estos lazos conviven con la imposición jerárquica pero no necesariamente la antagonizan, sino que pueden convivir en tanto y en cuanto se necesiten entre sí.

Ambas expresiones, desde arriba y desde abajo, conviven en un espacio y en una circunstancia en común. Esta relación puede ser por momentos más tensa que relajada, e incluso puede llegar a quebrarse, pero en la mayoría de los casos cohabitan, se mezclan, se influyen. Ambas expresiones tienen, en definitiva, un enemigo en común: el océano o el río. La hidrarquía, para nosotros, tiene más que ver con una resistencia colectiva *hacia el océano* y no tanto hacia la jerarquía, aunque haya casos en los que suceda así ².

La hidrarquía supone una acción concreta en el intento colectivo de dominar el mar, y convive con la jerarquía al punto de que ambas se necesitan para existir. Por supuesto, que la jerarquía genera relaciones de poder (como ya dijimos, la violencia es el combustible de la disciplina a bordo), pero eso no implica que la hidrarquía no genere formas de expresión. La hidrarquía, entendida así, es la acción concreta de la ley del mar. La legitimidad del conocimiento específico (navegación costera o astronómica, timonear, trimar velas, cazar o filar cabos, etc.) en una situación extrema implica, necesariamente, un trabajo colectivo que genera y fortalece lazos.

En este sentido, la lengua es un aglutinante de estos lazos. En la sociedad embarcada conviven, como dijimos, una heterogeneidad de sujetos con un trasfondo por demás variado. Son útiles para poder dimensionar esta heterogeneidad los conceptos ingleses de *Motley Crew* o *Manila-Men*, el español Indio (como trabajador en un navío) u otros no europeos como lascar, kanaka o kru. En esa convivencia constante entre sujetos que en tierra tenían múltiples orígenes, se va creando una lengua que se forma de todos los idiomas hablados por estos sujetos en tierra. Una lengua que, excediendo a la jerarquía, es propia de la hidrarquía.

Refiriéndose a esto mismo, John Mack nos dice: “incluso los menos educados adquieren rápidamente una noción de lenguaje que parece haberles permitido salir adelante” (Mack, 2013).³

Pero además de la imposición jerárquica y la hidrarquía, la experiencia marinera es atravesada por la embarcación. Una embarcación cumple el doble propósito de transporte y protección en un mundo caótico y muchas veces irracional (o incluso mítico). El océano es mucho más que una masa de agua en movimiento, y la embarcación es mucho más que un transporte. La experiencia marinera se ve delimitada por la materialidad de esa embarcación. Sea cual sea la posición dentro de la jerarquía marinera, la cantidad de tiempo que un marinero pasará en el mar y las condiciones en las que va a pasar ese tiempo, sumado a la convivencia con otros marineros son vitales para entender su concepción de la realidad.

Resulta útil en este momento de nuestro análisis, observar la realidad material de los navíos, es decir cómo estaban construidas las naves oceánicas del siglo XVIII. La siguiente lámina pertenece a Juan José Navarro de Viana y Búfalo, primer Marqués de la Victoria:



LÁMINA 1

Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna - Construcción de una Fragata

El Marqués de la Victoria fue un militar con una intachable carrera en la armada durante la fundación de las academias de la Armada de España en siglo XVIII. Sin embargo, en este artículo no nos interesa por su currículum militar, sino por la doble función de labor marinera y artística que ejerció durante su carrera. En su manuscrito “*Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna*” elaborado desde 1719 a 1756, se ven plasmadas las experiencias de un marinero y las de un dibujante.

Es su faceta de artista las que nos ayuda en este momento, porque en su afán de registrar por medio de sus dibujos la conformación de los múltiples detalles de la construcción y armado de fragatas y navíos, dejó varias

láminas de gran valor histórico. La lamina exhibida representa la construcción de un navío en el siglo XVIII en un dique seco. Más allá de la evidente utilidad de la imagen para definir los pormenores de la construcción naval en la época, la lámina revela las dimensiones reales de una fragata promedio. La embarcación, de madera obviamente, contaría con una tripulación aproximada de 160 hombres que pasarían sus días de navegación trabajando a lo largo de dos cubiertas, una o más bodegas y los aparejos (Landström, 1961).

Si una fragata tenía aproximadamente 47 metros de eslora y otros 11 metros de manga, podemos decir que contaba, al menos en su cubierta principal, con más o menos 258 metros cuadrados. Además de eso, se debe considerar las bodegas, los camarotes y lugares menos convencionales como los mástiles, las distintas perchas o las jarcias, donde también se trabajaba. Si una tripulación promedio tenía, como dijimos más arriba, 160 hombres, a grandes rasgos podemos afirmar que había un marinero cada metro y medio cuadrado, al menos en la cubierta.

El análisis empírico nos sirve aquí para tomar dimensión de que la embarcación, la vivienda de la tripulación por lo que dura el viaje, es determinante en la sociabilidad y en la formación de una experiencia marinera. El sentido de privacidad se diluye dentro del trabajo o el ocio colectivo; y la corporalidad propia o ajena pasan a un primer plano. El contraste con la tierra, donde uno puede caminar por kilómetros en una dirección más o menos estable, es notorio.

Si a eso le sumamos que la distribución del espacio de un navío es atravesada por las cuestiones jerárquicas y que, por lo tanto, no es igualitario; además de la constante exposición a la humedad de la madera, el movimiento del barco debido al oleaje y el trabajo continuo para la supervivencia de todos, podemos empezar a dimensionar la subjetividad más inmediata de un marinero del siglo XVIII.

EL RÍO DE LA PLATA Y EL CASO DEL NUESTRA SEÑORA DE ARANZAZU

Ahora bien, si existía una ley del mar que articulaba la experiencia marinera del Atlántico en el siglo XVIII, ¿por qué no podría haber una lógica estructurante de la experiencia marinera propia del Río de la Plata? Por supuesto, esta experiencia incluye otros elementos ausentes en el contexto atlántico.

La costa, por ejemplo, es mucho más influyente en el río que en el océano, incluso en el Río de la Plata. Los trabajos portuarios, tanto del lado de Buenos Aires como de la banda oriental, junto con los pesqueros, transportistas, o simplemente moradores de las costas, influyeron en la formación de una percepción marinera. La materialidad es otra: las embarcaciones son más pequeñas y con menos tripulación y la adversidad del río, aunque por momentos significativa, no se compara con la del Atlántico.

Buenos Aires, Colonia del Sacramento y Montevideo son tres ciudades que miran al agua y se configuran con ella. El río (y el mar en el caso de Montevideo) son determinantes en la formación de su cotidianeidad. El río, además de un espacio en si mismo, es una frontera de carácter dinámica y móvil:

En el puerto de Buenos Aires convivían tres tradiciones marineras bien diferentes que generaron este mundo de frontera dentro del río: el puerto ultramarino que miraba hacia el Atlántico; el puerto fluvial, encargado de las comunicaciones por los ríos Paraná y Uruguay y el puerto rioplatense propiamente dicho. Este mundo marítimo y fluvial generó su propia dinámica de funcionamiento trayendo consigo conflictos y demasiados problemas a resolver (Reitano, 2016).

Pero, aun con las particularidades propias de la zona, la experiencia marinera rioplatense conserva la esencia de la sociedad marinera atlántica: una tripulación bajo los preceptos de la ley del mar (o del río, en este caso), que convive en una embarcación atravesada por la relación, más o menos tensionada, entre una jerarquía formal y una hidrarquía informal. Para abordar la cuestión marinera en la cuenca del Plata del siglo XVIII, debemos entender que el río formaba parte de una sociedad atlántica en la que ocupaba un lugar específico aportando experiencias particulares a un armado global atlántico. Es decir, debemos alejarnos de los análisis sociales del río en cuanto a su relación con la tierra, y enfocar nuestra problemática con la mirada hacia el

océano. Así, podemos resignificar ciertas fuentes ya trabajadas en la historiografía argentina con objetivos relacionados a enfoques terrestres, permitiendo análisis con resultados novedosos.

Las comunicaciones oficiales de gobernadores y virreyes que el cabildo emitió a través de los bandos dictados desde 1741 a 1809, nos sirven para comenzar a realizar un aporte a la reconstrucción de una sociedad marinera rioplatense. No tanto por su función oficial, sino por el carácter masivo e inmediato de una comunicación cuyo objetivo era el de ordenamiento. Los bandos son una de las expresiones más dinámicas de la burocracia colonial.

Es común en estos bandos encontrarse con regulaciones respecto al arreglo de la ciudad y reorganización urbana, disposiciones respecto a la salud pública (como la organización de matanza de jaurías que deambulaban por la ciudad), disposición de fiestas populares o bailes, recordatorios contra el contrabando, organización de cuestiones económicas (como la búsqueda de mano de obra o el establecimiento de precios máximos a mercancías específicas), el orden de la vida cotidiana (prohibición de juegos o portación de armas) o el establecimiento del orden en general, como la búsqueda de delincuentes... o marineros desertores.

El análisis de los casi setenta años de bandos dictados por gobernadores o virreyes nos sirve, en este sentido, en tanto los observemos como respuestas *desde arriba* ante problemáticas y dinámicas o expresiones *desde abajo*. Si el cabildo buscaba marineros desertores, por ejemplo, entonces la desertión era una práctica concreta de resistencia entre los navegantes que arribaban a la ciudad.

Es interesante el caso de la embarcación Nuestra Señora de Aranzazu y su capitán Don Thomas de Ugarte, que llega a nosotros a través de dos caminos: una carta al gobernador de Buenos Aires y, como consecuencia, el dictado de un bando, ambos en 1753.

El 23 de marzo de 1753, el Capitán y Maestre de la fragata Nuestra Señora de Aranzazu escribe al gobernador de Buenos Aires, Don Joseph de Andonaegui, pidiendo su ayuda para el regreso de ciertos miembros desertores de su tripulación:

Don Thomas de Ugarte Capitán y maestre de la fragata Nuestra Señora de Aranzazú. Como mejor proceda, digo que de la gente de tripulación de la fragata han desertado los sujetos que (...) de la nómina en debida forma presento, y juro, y respecto de que está próxima a navegar y es preciso en cumplimiento de mi obligación solicitar a los ¿susodichos? a dar razón de ellos (Ugarte, 1753).

Como respuesta, el gobernador dicta un bando en la misma fecha con el objetivo de llamar a la tripulación rebelde, pero además tomar una serie de medidas por si no regresan al cabo de ocho días: serán mandados a la prisión de San Felipe en Montevideo a la espera de que un barco parta para ser transportados, presos, a Cádiz. El bando también incluía un castigo a quien cubra o dé asilo a los desertores: una multa de doscientos pesos y una jornada en la prisión de San Felipe.

Los ocho días de plazo no son al azar, sino que fueron pedidos específicamente por Don Tomás, sin dudas pensando en los plazos para poner a Nuestra Señora de Aranzazu a son de mar y partir de Buenos Aires.

La particularidad del caso reside en varios factores: primero y principal, Ugarte adjunta en su pedido una lista con los nombres de los desertores y, más importante aún, su oficio a bordo del navío. Además, Andonaegui responde con celeridad y contundencia el pedido del capitán, en el que pone especial empeño en dejar en claro que desplegará todos los recursos disponibles para que los desertores vuelvan al mar, no importa demasiado si es en la Nuestra Señora de Aranzazu o en otra embarcación:

(...) y sino pudiesen ser habidos durante la estadía en nuestro puerto dicha fragata, serán remitidos conforme (...) del presidio y plaza de San Phelipe de Montevideo donde se mantendrán trabajando en las obras de S. M. a ración y sin sueldos hasta tanto que en los primeros navíos que salgan sean remitidos (Andonaegui, 1753).

A partir de los datos de la lista que el capitán Ugarte facilita en su carta, podemos reconstruir un panorama interesante de los marineros desertores, usando su profesión a bordo y la cantidad de personas que la ejercen:

Profesión	Cantidad
Marineros	3
Grumetes	12
Pajes	7
Reposteros*	2
Mayordomos *	1
Sirvientes *	1
Panaderos	1
Otros	3
Total	30

CUADRO 1
composición de profesiones a bordo del navío Nuestra Señora de Aranzazu
*Categorías incluidas en la sección de “Repostería” de la lista de Ugarte

Así podemos ver que, de un cuerpo de treinta desertores, sin dudas una parte importante de la tripulación del navío, diecinueve (más del 60%) eran grumetes o pajes. Más allá de que, en proporción, estas profesiones eran más numerosas que otras debido a la falta de especialización del trabajo realizado, podemos suponer que la desertión fue un mecanismo de resistencia de los sectores más perjudicados de la tripulación: mayor trabajo en peores condiciones que el resto, poca paga en comparación, etc.

Incluso teniendo en cuenta que el status a bordo se dictaba a través del conocimiento marino, como parte de la ley del mar, podemos suponer que el grado de reconocimiento que ganaba un paje o un grumete era circunstancialmente menor al de un marinero o un repostero por sus limitadas funciones en la capacidad de resolver situaciones problemáticas a bordo.

Entonces, tenemos una treintena de marineros en tierra, un capitán preocupado por la falta de fuerza de trabajo (más o menos especializada) en su navío y un gobernador que intenta por todos los medios hacer que los desertores vuelvan al mar, sin importarle de qué manera y en qué barco.

Nuestro caso es interesante en tanto puede ser paradigmático de una situación relativamente normal en la colonia y nos ayuda a reconstruir lo que podemos llamar una sociedad marinera en el Río de la Plata. Esta sociedad se rige por la ley del mar, y en la cual podemos ver, a través del estudio de este caso particular, como está compuesta por una jerarquía (en este caso Don Thomas de Ugarte y los oficiales que permanecieron a bordo) y una hidrarquía (los desertores, los pajes y los grumetes).

CONCLUSIONES

A lo largo de este artículo hemos desarrollado la idea de que existe una ley del mar, una serie de normas no escritas que le da forma a la sociedad marinera y que se basan en la experiencia, el trabajo especializado, la voluntad en la labor común a bordo. Esta ley toma fuerza mientras más lejos estén los marineros de tierra y más se ponga en evidencia que necesitan del trabajo colectivo para la supervivencia ante el océano.

Analizamos a través de dos ejes, los marineros y los barcos, que en las embarcaciones conviven dos expresiones: la jerarquía oficial y la hidrarquía marinera, ambas atadas entre sí y para sí al objetivo común de llegar a buen puerto. Complejizamos además la idea de que la hidrarquía es sólo resistencia ante la jerarquía, definiéndola como la creación de lazos de empatía entre pares ante los peligros que presenta el océano.

La formación de esta sociedad marinera se suma a la materialidad de las embarcaciones, en las que tenemos situaciones de hacinamiento, malas condiciones de trabajo, mala alimentación, violencia y pérdida de la intimidad.

A partir de todo esto entonces, podemos empezar a vislumbrar la posibilidad de construir una historia tardocolonial rioplatense en clave atlántica, es decir, entendiendo al río como parte de una globalidad a la que aporta cuestiones particulares pero también es influenciado por ella.

En ese sentido, podemos afirmar que, a través del estudio del caso de deserción del Nuestra Señora de Aranzazu y sus reacciones posteriores por su capitán Don Thomas de Ugarte y el gobierno de Buenos Aires, se pueden percibir las tensiones entre una jerarquía naval y una hidrarquía propiamente rioplatense. Ambas conviven en un precario equilibrio que se mantiene más o menos intacto en tanto y en cuanto exista un peligro en común: el océano (o en este caso el río), pero que se romperá apenas el barco toque tierra, quebrando la lógica existente y generando otras nuevas.

FUENTES

Carta del Capitán y Maestre Don Thomas de Ugarte al Gobernador Don Joseph de Andonaegui. Fondo Documental Bandos de los virreyes y gobernadores del Río de la Plata (1741 – 1809), Archivo General de la Nación. Libro 1, Folio 380.

Bando dictado por el Gobernador Don Joseph de Andonaegui con fecha del 23 de marzo de 1753. Fondo Documental Bandos de los virreyes y gobernadores del Río de la Plata (1741 – 1809), Archivo General de la Nación. Libro 1, Folio 381 y 382.

REFERENCIAS

Foucault, M. (1984). *Des espaces autres*, *Architecture, Mouvement, Continuités* (Octubre de 1984), traducción de Pablo Blitstein y Tadeo Lima en http://www.fadu.edu.uy/estetica-diseno-i/files/2017/07/foucault_de-los-espacios-otros.pdf

Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización*. México: Fondo de cultura económica.

Landström, B. (1961). *The Ship: An Illustrated History*. Doubleday.

Linebaugh, P. y Rediker, M. (2005). *La hidra de la revolución: Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica.

Mollet du Jordan, M. (1993). *Europa y el mar*. Barcelona: Crítica.

Reitano, E. (2016). "El Río de la Plata como espacio de frontera marítimo – fluvial durante el período Colonial Tardío". *Revista Pasado abierto*, 3, pp 128-152.

Rodrigues, J. (2016). *No Mar e em Terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda.

NOTAS

- 1 En el idioma original: "In a European context, the command of a merchant ship was in the hands of the master. In most cases this would be the captain, though on sixteenth century Spanish ships that was a more or less honorific title and the captain had few official roles assigned to him other than organizing the ship's defence in cases of attack. The pilot was

responsible for navigational matters, leaving the master as the person with the kinds of responsibility which involve the management of the crew as a whole and the safe passage of the ship and its cargo”.

- 2 Tal es el caso del Sea Venture, navío de la Virginia Company, cuyo naufragio en 1609 está ilustrado de manera excelente en “La hidra de la revolución” de Linebaugh y Rediker. En las horas previas al naufragio, la tripulación luchó por horas con una intensa tormenta hasta entender que el final era inevitable, y entonces abrir las botellas de licor del barco para emborracharse. El desafío a la autoridad, legitimado en el conocimiento técnico para capear la tormenta excede a la imposición jerárquica que la compañía había impuesto antes de partir, en tierra.
- 3 En el idioma original: “even the least educated rapidly acquired a smattering of language which seems to have allowed them to get by”