RIDAA
Repositorio Institucional
Digital de Acceso Abierto de la
Universidad Nacional de Quilmes

Universidad
Nacional
de Quilmes

Leoni, Daniel Eduardo

Campaña corsaria rioplatense : empresa económica y militar durante la Guerra de Independencia

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:
Leoni, D. E. (2019). Campaña corsaria rioplatense. Empresa económica y militar durante la Guerra de Independencia. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/2071

Puede encontrar éste y otros documentos en: https://ridaa.unq.edu.ar

Universidad
Nacional
de Quilmes
Roque Sáenz Peña 352 // Bernal
Buenos Aires // Argentina
t.: (+41 11) 4365 7100
f.: (+54 11) 4365 7101
info@unq.edu.ar

Daniel Eduardo Leoni, Repositorio Institucional Digital de Acceso
Abierto, Diciembre de 2019, pp. 158,
http://ridaa.unq.edu.ar,
Universidad Nacional de Quilmes, Secretaría de Posgrado,
Maestría en Ciencias Sociales y Humanidades

Campaña corsaria rioplatense. Empresa económica y militar durante la Guerra de Independencia

TESIS DE MAESTRÍA

Daniel Eduardo Leoni

danielleoni@hotmail.com

Resumen

En el marco de la Guerra por la Independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata, diversas acciones fueron llevadas adelante en el ámbito terrestre. Las campañas al Alto Perú, la Banda Oriental y al Paraguay fueron las primeras en realizarse, complementadas luego con el sitio a la ciudad de Montevideo. En este último caso, luego de varios años de lucha, gracias a la acción fluvial llevada adelante por el entonces Comodoro Guillermo Brown entre marzo y mayo de 1814, no sólo se logró tomar la plaza, sino también evitar el riesgo real de un desembarco en dicho lugar por parte de fuerzas españolas. Esto puso en real dimensión la importancia estratégica de la lucha llevada adelante por las fuerzas de la incipiente Armada Nacional.

Luego de estas acciones, la flota fue desarmada. No obstante ello, surgió otro tipo de guerra naval que se prolongó entre 1815 y 1821. Esta fue la campaña corsaria marítima, realizada en escenarios tan disimiles como el Pacífico, el Caribe, el Atlántico o el Indico. A diferencia de las acciones de Montevideo, la guerra del corso marítimo, continuadora de la campaña corsaria fluvial de los primeros años de la revolución, tuvo como destino combatir el comercio marítimo español en donde fuese posible, bajo las reglas tan particulares que tenía este tipo de lucha. Objetivos militares e intereses económicos se combinaron en esta forma de hacer la guerra en el mar.

El corso marítimo rioplatense tuvo características muy particulares, con una diversificación muy amplia. La preparación, propósitos, actuación y resultados alcanzados en las campañas corsarias, es el objeto de la presente tesis. En ella se ha buscado identificar las características que estas acciones tuvieron, las que en el marco de la guerra se convirtieron en una empresa económica en donde el Estado se asociaba a los particulares y que, luego de puesta en marcha, mutó en su privatización.

Desde diversos ángulos el corso ha sido estudiado y analizado, pero en ningún caso en forma integral y planteando la interrelación entre intereses económicos, desarrollo de la guerra y privatización de esta última, aspecto que el presente trabajo busca resaltar. Para ello se ha apelado a fuentes primarias, relatos de viajeros, memorias y un profundo trabajo de puesta en valor de bibliografía perteneciente a la primera mitad del siglo pasado.

Universidad Nacional de Quilmes

UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES

MAESTRIA EN CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

MENCION HISTORIA

Campaña corsaria rioplatense.

Empresa económica y militar durante la Guerra de Independencia

Fig.1: La Fragata *Hërcule*s captura a la *Gobernadora*. Emilio Biggeri. MNN

Autor: Prof. Daniel E. Leoni

Directora: Dra. Adriana Alvarez

Co Directora: Dra. Judith Farberman

Junio de 2019

A mi Padre, quien me enseño que el esfuerzo
y el estudio son el camino....
y a Nahuel, a quien intento día a día transmitirle
las enseñanzas que su abuelo me dio.

Agradecimientos

A la hora de los agradecimientos, se hace difícil incluir a todos o nombrarlos en algún orden predeterminado sin que se les reste importancia a alguno de ellos. Muchas son las personas a quien agradecer por este trabajo, por lo que considero más apropiado realizarlo en el orden en que cada uno hizo su aporte al desarrollo del mismo.

Es por eso que le tengo una infinita gratitud a la Dra. Beatriz Bragoni, quien en una charla de sobre mesa entre clase y clase de un seminario de posgrado que vino a dar a Mar del Plata, mientras le comentaba mis vagas ideas sobre abordar algún tema de la Guerra de Independencia, me comentó que me inclinara por los corsarios. Esa sugerencia, que mutó en una interesante charla fue la chispa inicial de un recorrido que culmina con esta tesis.

Con la idea armada y ya avanzada la búsqueda del material, llegó el momento de la realización del Taller de Tesis que la Maestría indicaba. Quienes estaban a cargo del mismo, el Dr. Federico Gobato y la Dra. Soledad Lastra, me acompañaron en el proceso de concebir el proyecto de tesis con sus consejos y enseñanzas que me resultaron tan útiles.

A la hora de ver quién podía realizar la dirección, la cosa se complicó. Muy buenos profesores, con diversos criterios declinaban la solicitud, siendo el desconocimiento del tema el principal argumento de ello. Aunque no faltó quien lo hiciera por considerar que era un tema imposible de realizar y afirmar que en caso de tomar la dirección del mismo, el tema debía ser cambiado a uno más cercano a sus propias investigaciones.

No obstante ello, fueron las Dras. Adriana Alvarez y Judith Farberman quienes aceptaron llevar adelante la dirección y codirección respectivamente. A ellas mi eterno agradecimiento, por jugarse en este proyecto, por su guía, enseñanzas, críticas y consejos que me permitieron avanzar en el difícil recorrido de realizarlo. Así mismo, al Dr. Dhan Zunino Singh, quien en el Taller de

Universidad Nacional de Quilmes

Acompañamiento de Culminación de Tesis me dio valiosos consejos a la hora de ordenar ideas.

Un rol importante cumplieron mis amigos y colegas Pablo Coronel y Rodolfo *Pipi* Allamanno. Ellos ante el primer texto, libro o artículo que encontraban no dudaban en enviármelo y pasarme el dato para engrosar la inicial escuálida bibliografía. En la misma línea, mi gran amigo y hermano de la vida, Fabián Marce, quien me envío material desde los Estado Unidos y se convirtió en mis ojos a través de la lente de su cámara fotográfica, captando interesantes escenarios de la costa californiana.

A mi familia, agradecerle es poco. La paciencia y el acompañamiento fueron clave en todo este desarrollo académico. Vanesa, mi prima y hermana, junto a sus hijos, tiene otro espacio importante. Ellos acompañaban al tío y le daban un lugar donde reposar en su casa de Tolosa, en cada viaje a cursar en Bernal o consultar archivos en CABA. Hay seres anónimos que gracias a su aporte esto ha sido posible. Son ellos el personal del Archivo General de la Nación, del Departamento de Estudios Históricos Navales y la Biblioteca del Centro Naval.

A todos ellos, muchas gracias!!!

Universidad Nacional de Quilmes

Indice

Introducción 9

Capítulo 1

1. Antecedentes del Corso Rioplatense

1 El corso en la historia

1.1.1 Los orígenes del saqueo en el mar 18

1.1.2 Piratas, corsarios o ambas cosas 20

1.1.3 El corso en el continente americano 22

2. Poder Naval y conflicto en el Río de la Plata

2.1 El complejo portuario rioplatense 24

2.2 Actividad corsaria en el Plata Virreinal 30

2.3 Revolución y guerra fluvial. 33

2.4 Reorientación de la guerra naval 40

2.5 Campaña naval y dominio del Rio de la Plata 44

2.6 Consideraciones finales 48

Capítulo 2

Organización de la Campaña Corsaria

1. Acciones post Montevideo

1.1 Desmovilización, desarme y liquidación de la flota 52

1.2 Capitanía de Puerto y Comandancia de Marina. 56

2. Cambio de estrategia en la guerra naval.

2.1 Necesidad de la Guerra Corsaria 58

2.2 Marco estratégico y legal 63

2.2.1 Estrategia operacional 59

2.2.2 Cobertura legal 63

3. Alistamiento de las fuerzas

3.1 Acuerdo entre estado y armadores 67

3.2 Barcos 70

3.3 Tripulación 73

3.3.1 Marinería y tropas 74

3.3.2 Oficiales 81

Capítulo 3

Universidad Nacional de Quilmes

Los Corsarios Rioplatenses en acción

1. Variantes en la Guerra Corsaria

1.1 El Sostenimiento de la Guerra Revolucionaria 84

1.2 La Guerra *Asociada y Tercerizada* 86

1.3 La Guerra *Privatizada* 102

2. Empresa Económica.

2.1 Guerra contra el comercio marítimo español 106

2.2 Tribunal de Presas 115

2.3 Conflictos y diferendos legales. 117

2.4 Degeneración del Corso y Piratería 125

3. Presiones diplomáticas y fin del corso 128

Conclusiones 134

Anexos 138

Bibliografía 150

el presente trabajo busca resaltar. Para ello se ha apelado a fuentes primarias, relatos de viajeros, memorias y un profundo trabajo de puesta en valor de bibliografía perteneciente a la primera mitad del siglo pasado.

INTRODUCCIÓN

La travesía desde las Islas Sandwich[1] fue sin problemas. Los hombres se habían recuperado y estaban listos para entrar nuevamente en combate. Ahora, con la Corbeta *Santa Rosa de Chacabuco* como acompañante del crucero, la Fragata *La Argentina* se encontraba en mejor posición para capturar la mayor cantidad de presas en la costa americana del Pacífico. El 22 de noviembre de 1818, fondearon frente a la Bahía de Monterrey (Bouchard, 1963:15858 y ss.) capital de la Alta California. A la noche se inició la acción de desembarco desde la *Santa Rosa*. Los botes llegaron a la playa con doscientos hombres armados al mando del Teniente Primero William Sheppard. La corbeta estaba fondeada muy cerca de la costa, en tanto que *La Argentina,* a dos millas de aquella, no se podía aproximar en caso de ser necesario debido a la calma del viento reinante. A la mañana siguiente, la *Santa Rosa* entro en combate contra la guarnición local. Luego de siete cañonazos la bandera rioplatense era arriada de la corbeta y la nave capturada por los defensores.

Una breve brisa aproximó a *La Argentina* a tiro de cañón de la fortaleza, pero la apertura de una tregua frenó el combate. Pasado el día en infructuosas negociaciones, en la noche, un bote al mando del oficial Juan Woodbar trajo de la *Santa Rosa* gran parte de sus hombres a la fragata. A las ocho de la mañana se inició el desembarco para el asalto final (ver fig. 2). Tres horas más tarde la plaza caía en manos de los hombres de Bouchard y era izada la enseña celeste y banca en lo alto de la fortaleza. Hasta el día 29 de noviembre, Monterrey estuvo bajo el control y conquista de los corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

[1] Las actuales Islas Hawaii

Figura 2: *La Argentina* y la *Santa Rosa de Chacabuco* toman Monterrey, Oleo de Emilio Biggeri. MNN

Doscientos años más tarde, Fabián paseaba por el muelle de Santa Bárbara y grande fue su sorpresa cuando, junto a otras banderas, vio flamear entre ellas la celeste y blanca de su Argentina natal. Buscó un poco de información, y finalmente se enteró de que todas las enseñas allí izadas, pertenecían a los estados que en algún momento habían ocupado California (ver figs. 3). El pabellón argentino estaba en homenaje a la acción de Bouchard y sus hombres.

Figura 3a: Muelle de Santa Bárbara en California, con las banderas de todos los estados que ocuparon alguna vez la región.
http://experienciasusa.blogspot.com/2011/03/la-historia-de-california-en-colores.html

Figura 3b: Placa al pie de la bandera argentina en el muelle de Santa Bárbara. Foto Fabián Marcé. 2019.

También advertía que en Monterrey existe un monumento en homenaje a estos corsarios (ver fig. 4)

Figura 4: Monumento a Bouchard en Monterrey

http://www.waymarking.com/gallery/image.aspx?f=1&guid=8d2f6426-39bc-445f-8fab-752d6188a946

Pero… ¿Bajo qué circunstancias, esos marineros que habían zarpado desde Buenos Aires, tomaron Monterrey e izaron la bandera de las Provincias Unidas en dicho lugar por el lapso de seis días? De esos hombres y sus congéneres, sus acciones y la empresa económica y militar que llevaron adelante trata el presente trabajo.

Luego del fin de la campaña por el control del Río de la Plata, las autoridades revolucionarias asentadas en Buenos Aires procedieron a desarrollar la guerra de corso contra el comercio español. Esta fue llevada adelante con el propósito de afectar el balance de la guerra en dicho momento. Culminada la acción contra Montevideo, de corte netamente estratégico militar, el siguiente objetivo de las operaciones navales fue el de plantear a España un enfrentamiento fuera de las aguas rioplatenses, aventar el peligro de un posible ataque sobre Buenos Aires y, al mismo tiempo, afectar el comercio del enemigo.

Fue así que se recurrió al corso, un medio ya utilizado anteriormente por diversos actores de variadas guerras, teniendo el antecedente más cercano en el Río de la Plata en los barcos armados por el Consulado en tiempos virreinales (Tjarks, 1966), o en la efectiva campaña ejercida por los corsarios norteamericanos a partir de 1812 contra Inglaterra (Garitee, 1977). En definitiva, lo que se puso en marcha no fue una mera acción militar. En su tramo inicial, la guerra corsaria emprendida fue una empresa económica entre el Estado, empresarios y los marinos que se sumaron en el marco del conflicto con España. Posteriormente, y a lo largo de seis años, se convirtió en lo que se podría definir como una *tercerización* y posteriormente *privatización* de la guerra, al delegar el Estado el ejercicio de la misma en manos de los particulares. Como toda empresa económica, cada parte sacaba su ganancia.

Aspectos referentes a cómo fue ideada, desarrollada y qué resultados produjo la campaña corsaria rioplatense durante la Guerra de Independencia son algunos de los puntos de esta tesis. Las acciones emprendidas para su inicio, aspectos legales y logísticas, obtención de recursos para la actividad, conformación de las tripulaciones y destino de las presas, entre otros puntos son parte de ello. El presente trabajo, busca sumar una visión diferente a lo aportado hasta el momento en los estudios de la Guerra de Independencia en general en donde no se ha abordado la temática correspondiente a las guerras corsarias, y de la Historia Naval Argentina en particular don los mismos son sesgados.

La noción surgida en los trabajos de Tulio Halperin Donghi (1972, 1978), ha pasado a ocupar un importante lugar en la historiografía. Dicho concepto incluye aspectos tales como la participación política de los sectores populares, la configuración de un mercado de trabajo rural, la relación con los pueblos indígenas o los mecanismos utilizados para el acceso al poder, por lo que el término militarización adquiere características polisémicas (Rabinovich, 2012:12). Si bien, este concepto Halperin Donghi lo planteó a partir del proceso impulsado como consecuencia del ataque británico al Río de la Plata en 1807 (Halperin Donghi, 1978:124), Raúl Fradkin por su parte (2012:321) ha sostenido que el mismo tiene sus antecedentes en los primeros tiempos coloniales desde el siglo XVII.

Volviendo a lo conceptualizado por Halperin Donghi, tres son los aspectos que la militarización comprendía. Ellos son el ascenso social de los militares, el uso de la organización militar como modelo de la nueva organización de la sociedad y el crecimiento exponencial de las tropas reclutada, los que Alejandro Rabinovich ha mostrado como fueron vistos en diferentes trabajos (Rabinovich, 2012:13) y que seguiremos a continuación con algunos de los ejemplos citados por el autor. Para el primer caso, el abordaje general que Pilar González Bernaldo (1990) se complementa con los trabajos regionales emprendidos por Beatriz Bragoni y Sara Mata (2007) en forma conjunta o por la última de manera individual (2002) los cuales muestran cómo se fueron configurando los liderazgos políticos al calor de la guerra.

El segundo aspecto, en el cual la estructura militar fue transpolada a la organización de la sociedad revolucionaria, ha tenido un mayor desarrollo en nuestra historiografía (Rabinovich, 2012A:14). El rol disciplinador de las milicias en manos del Estado fue abordado por Ricardo Salvatore (1992) así como el uso de las fuerzas militares como un medio para obtener alternativas de ascenso social (Di Meglio, 2007) o el impacto económico del esfuerzo bélico (Bragoni, 2005) (Rabinovich, 2012:15). Finalmente, en lo referente a la movilización y el reclutamiento masivo, diversos han sido los aspectos estudiados. Halperin Donghi (1971, 2005) se introdujo en el costo para el

Estado, mientras que Juan Carlos Garavaglia (2003) profundizó para la provincia de Buenos Aires la relación entre fuerzas y demografía.

Así mismo, poco a poco, la guerra y sus implicancias han ido ocupando otros espacios en las nuevas investigaciones. Es altamente significativa la compilación realizada por Federico Lorenz (2015). En ella se abarca en forma integral la conflictividad bélica en la historia argentina. Tal cual lo indicó John Keegan (1995:17), la guerra se relaciona no sólo con la política sino con la diplomacia y la economía. Y estos son los aspectos que los nuevos trabajos han venido profundizando, abriendo nuevas líneas en materia de investigación en campos antes no explorados por parte de la historiografía reciente.

Como se desprende de lo dicho hasta ahora, destacan entre los estudios sobre la guerra de independencia y sus diferentes implicancias los realizados por Alejandro Ravinovich que han puesto el foco en diversos puntos. Desde la conformación del cuerpo de oficiales del Ejército en el período de la primera década revolucionaria (Ravinovich 2011A), pasando por la profundización del rol del Ejército de los Andes luego de 1820 (Ravinovich 2012B), la deserción en las fuerzas de tierra por parte de algunos de sus miembros (Ravinovich, 2011A) o el análisis de los factores psicológicos en el desarrollo y desenlace de una batalla, como fue la de Huaqui, en donde ahonda en cuestiones de este tipo que afectaron a una fuerza apta para el combate y que no era superada por la adversaria (Ravinovich, 2017).

Casi no existen, sin embargo, textos que aborden tópicos similares a los reseñados para las fuerzas navales. Los debidos a la Armada Argentina y a sus historiadores, aunque numerosos, resultan parciales o sin el procesamiento adecuado, tanto en el abordaje de la guerra naval en general como en el de las campañas corsarias en particular. En relación al estudio específico de la guerra corsaria, Laurio Destéfani ha planteado la necesidad de un estudio integral para pensarla en el contexto de la guerra de independencia (Destéfani, 1986C:464).

Los primeros textos sobre la guerra corsaria escritos por autores estadounidenses de principios del siglo XX, quienes centraron su atención en las acciones emprendidas desde los puertos de Estados Unidos y la relación que estos tenían con el proceso revolucionario. Lewis Winkler Bealer (1937) abordó específicamente la guerra corsaria y relacionó las acciones del corso rioplatense con las realizadas por los norteamericanos en las guerras de 1776 y 1812 contra Inglaterra. Theodore Courrier (1929, 1944), tanto en su trabajo sobre los corsarios rioplatenses como en el estudio de los cruceros del *General San Martin,* continúo en esta línea de trabajo ahondando en la actividad de naves tripuladas por norteamericano que zarparon de las costas de su país y nunca pasaron por Buenos Aires.

Isidoro Ruiz Moreno (1926) se introdujo en los aspectos legales y el trato dado a las presas obtenidas en dicha campaña. Estudios parcializados se fueron desarrollando a lo largo de los años siguientes referidos a las acciones de la campaña del Pacífico, o el crucero de la Fragata *La Argentina*. Entre ellos se pueden contar los de Rodolfo Muzzio (1955), José Toribio Medina (1928) o Mario Quartaruolo (1967), quienes con diversas características estudiaron estas dos importantes campañas, pero de manera acotada a las mismas y no en el marco global de la guerra corsaria.

En los últimos años, se avanzó hacia un abordaje más integral de la temática en cuestión. Allí se ubica el texto de Miguel Angel De Marco (2002) el cual, aunque de divulgación, ha realizado una aproximación en forma más específica a los corsarios argentinos, abarcando los períodos de las Guerras de Independencia y del Brasil. Por otro lado, la obra de Arguindeguy y Rodríguez (1996), en forma amplia y profunda, realiza un completo y sistemático estudio sobre publicaciones, recursos y repositorios de fuentes relacionadas con el tema en cuestión. Feliciano Gámez Duarte (2005) se introdujo en la guerra corsaria, ya con un sentido más completo, desde el punto de vista español. Allí rescata las acciones de todos los corsarios americanos en su ofensiva contra España, resaltando como la corona buscó enfrentar lo que el autor denomina el "desafío insurgente" (Gámez Duarte, 2004:13), con políticas equivocadas que permitieron el triunfo de los americanos.

A partir del análisis de las diversas dimensiones que la guerra corsaria tuvo, en forma integral e interrelacionadas en todas sus variables, es nuestra intención obtener una aproximación historiográfica sobre esta actividad naval. Ello puede agregar nuevos aportes a las recientes líneas de investigación sobre la problemática de la Guerra de Independencia. Al abrirse recientemente otros campos de trabajo en áreas antes no vistas del proceso revolucionario y la guerra consecuente, los aspectos navales abordados en esta tesis, pueden ser insertos dentro de nuevas líneas de investigación, entre las cuales están las campañas corsarias rioplatenses.

La narración que presentamos obedece a un ordenamiento cronológico. La disposición de fuentes primarias inéditas existentes en repositorios en nuestro país ha permitido una introducción al tema, aunque no hemos agotado su potencial. Relatos de viajeros, memorias y publicaciones periódicas complementan el fondo documental trabajado.

La guerra corsaria rioplatense fue un proceso amplio con múltiples aristas. Ya sea que se trate del corso fluvial de los primeros años revolucionarios, o el marítimo de los posteriores, el problema ofrece diversos ángulos desde donde abarcarlo. Se ha realizado un recorte, centrándose en las acciones emprendidas por el gobierno de Buenos Aires a partir de 1815, hasta su culminación en 1821. Dejando en cambio de lado las llevadas adelante por Artigas o la campaña posterior en la guerra contra el Brasil.

Este trabajo está estructurado de tres capítulos. La introducción apunta a reponer en contexto historiográfico de la investigación. El primer capítulo introduce en las características de la guerra corsaria y la lucha por el control del Río de la Plata. Ahonda en el origen de este tipo de lucha, en sus antecedentes inmediatos en nuestro continente y en su aplicación en las colonias españolas. La búsqueda de controlar el complejo portuario y sus ríos complementan este capítulo, el cual profundiza en la formación de las diversas fuerzas navales revolucionarias.

En el capítulo segundo se indaga en la organización de la guerra corsaria. La desmovilización y liquidación de la fuerza naval combatiente de la campaña de Montevideo dio lugar a un cambio estratégico en la dirección de la guerra. Allí el escenario marítimo fue clave y el corso, el medio. Es por ello que se profundiza en la organización de este tipo de actividad, la obtención de los medios y el reclutamiento de quienes la llevaron adelante

El tercer y último capítulo trata de cómo se realizó la empresa económica en el marco de la guerra, cuáles fueron los modelos aplicados y en qué consistió la posterior privatización. Las operaciones y sus resultados son objeto de esta parte así como los diferentes litigios legales y diplomáticos que se produjeron a partir del ejercicio del corso. Las conclusiones finales cierran la tesis.

Capítulo 1

Antecedentes del corso revolucionario rioplatense

1. El corso en la historia

1.1 Los orígenes del saqueo en el mar

Desde el mismo momento en que las actividades comerciales se expandieron, encontraron en la navegación el medio para multiplicarse e integrar diferentes geografías. En los primeros tiempos, áreas circunscriptas en donde el intercambio de mercaderías era continuo, se fueron expandiendo paulatinamente a regiones más lejanas. A partir del siglo XIV, con el posterior afianzamiento de los estados nación, y los conflictos entre los mismos, los mares y océanos del mundo se convirtieron en escenarios de luchas, disputas y batallas que originalmente estaban restringidas al ámbito europeo. Paralelamente se desarrolló, a veces a modo complementario, el saqueo, el robo y el pillaje, conocido bajo la forma de la piratería[2].

Personajes fronterizos, aventureros y ladrones de toda laya jugaron por momentos a aceptar las reglas mientras, al mismo tiempo, las violaban. A modo de ejemplo, célebres fueron las flotas utilizadas desde el siglo XIV por los diferentes reinos de la península ibérica que, imitando a flamencos e ingleses, en pleno conflicto contra sus oponentes incursionaban al mismo tiempo en la piratería (Lucena Salmoral, 1992:20). Actuando en los territorios que los gobernantes buscaban en parte controlar, en este caso el mar y los océanos, estos personajes se resistían a obedecer y, en muchos casos, estaban fuera del control de quienes detentaban el poder, aceptando estos en última instancia tener que convivir con ellos. Ejercían su poder y en definitiva eran ellos mismos tanto bandidos como rebeldes políticos en potencia (Hobsbawm, 2001:24).

[2] Respecto a la piratería para una mayor profundización de pueden consultar entre otros los textos de Earle (2004), Konstam (1998; 2001) y Konstam – Rickman (2011)

No hay comercio sin barcos y barcos sin mar. Al control monopólico de las riquezas en tierra firme, se oponía la libre circulación en las aguas. Quien controlase los espacios marítimos controlaría sus rutas y, por lo tanto, el comercio y el acceso a riquezas distantes. Pero... ¿de quién era el mar? La expansión ultramarina de los siglos XV y XVI, junto a la conformación de los estados, provocó un giro en todo ello y presentó un nuevo escenario. (Lucena Salmoral, 1992:17-18). Según la teoría del *Mare Liberum,* los mares eran libres, pero en la práctica tenían propietarios (Lucena Salmoral, 1992:20). Acordado entre portugueses y castellanos, a partir de la firma del tratado de Tordesillas el control de los espacios territoriales y marítimos a nivel global, el resto de los estados quedaron como simples observadores. Como respuesta, inicialmente ingleses, franceses y más tarde holandeses provocaron una masiva ofensiva llevada adelante por todo tipo de saqueadores embarcados en busca de las riquezas que los ibéricos controlaban.

Hacia el siglo XVI las guerras constantes eran cada vez más costosas y siendo el crédito el medio a mano para poder financiarlas (Tenenti, 2000:43), era evidente que se hacía imperioso buscar alternativas a la obtención de ingresos. Y estas alternativas fueron buscadas en la misma fuente a la que todos, de una u otra forma, recurrían. Para España, era el metálico extraído de su imperio colonial americano, para los demás, hacerse con esas riquezas o al menos con alguna parte. El asalto y saqueo de lo que los españoles extraían de sus nuevas colonias fue tan antiguo como la colonización misma. Esta práctica, que llamamos corsaria, según K. R. Andrews consistía en “los actos contra la navegación y mercancías enemigas en tiempos de guerra comisionados por el gobierno pero perpetrados por particulares” (Earle, 2004:39).

La hostilidad inglesa hacia los españoles había desatado la guerra de corsarios en el siglo XVI. Los corsrios, además de sus acciones contra las propiedades hispanas, vendían de contrabando esclavos y todo tipo de mercancías en el Caribe (Tenenti, 2000:178). Ante ello, también los reyes españoles implementaron el corso en el *nuevo mundo*, pero en su caso con fines defensivos. En este contexto, ¿quiénes eran estos hombres que se aventuraban mar adentro y buscaban hacerse con los envíos de metálico que

los españoles hacían hacia Europa? ¿Lo hacían por cuenta y en beneficio propio, o estaban bajo el paragua protector de algún monarca o, por el contrario, ambas cosas? ¿Cuánto de legalidad, de ilegalidad o de ambas tenían sus actividades?

1.2 Piratas, corsarios o ambas cosas

Hay que discernir entre piratas y corsarios fundamentalmente. La definición del Diccionario de la Real Academia Española de pirata define a este como "persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar"[3] mientras que corsario aludía a lo "dicho de un buque: Que andaba al corso, con patente del Gobierno de su nación"[4], y ahondando en la búsqueda del concepto llegamos a que el corso es la "campaña marítima que se hace al comercio enemigo, siguiendo las leyes de la guerra"[5]. De ello se puede inferir por un lado, que los piratas no atacan en tierra (lo que no fue cierto para muchos de ellos) y, por el otro, que el corsario solo atacaba al comercio enemigo de un estado en guerra (lo que tampoco era tan así). Siendo la piratería tan antigua como el comercio marítimo, el Corso fue la forma de buscarle una regulación que la volviera en cierto modo legal y provechosa para las autoridades.

Por lo tanto, lo que se denominó el Corso, no era otra cosa que el saqueo legalizado, y en muchos casos, inclusive simple saqueo. Las apariencias eran mantenidas por medio de instrumentos legales de dudosa legitimidad, bajo la forma de documentos, denominados patentes, que se les entregaban a quienes aceptaban esta regulación. El corsario, frecuentemente un marino mercante particular, por medio de un acuerdo ofrecía su embarcación y sus servicios a un monarca determinado para la lucha que este estaba llevando adelante en ese momento. Aceptaba la legislación, los usos de la guerra y obedecía las instrucciones recibidas por parte del soberano a quien servía. Todo un cuerpo de leyes y normas fueron emitidas entre fines del siglo XIII y principios del XVIII con el fin de regular esta actividad.

[3] http://dle.rae.es/?id=T8ktrp2
[4] http://dle.rae.es/?id=B0wEUUE
[5] http://dle.rae.es/?id=B175Cfw|B176dY7

El período bélico vigente era lo que legitimaba la acción del corsario. Si un pirata ofrecía sus servicios como corsario a algún estado envuelto en una de las tantas guerras de la época, automáticamente se pasaba de pirata a corsario, legalizando de esta forma su actividad. La entrega del botín obtenido por sus acciones al monarca al que se sometía, coronaba el acuerdo previamente establecido, recibiendo el corsario una parte del mismo. En definitiva, el corso era una acción subvencionada por el estado que, en muchos casos, se asociaba con piratas confesos, legitimando de este modo sus acciones y repartiéndose las ganancias (Lucena Salmoral, 1992:36). Pero, por otro lado, la piratería iba a tener una "regulación" privada. A partir del siglo XVI muchos comerciantes importantes empleaban sus propios barcos para travesías de neto corte piratas, en tanto que otros recibían sobornos y productos baratos provenientes de estos viajes (Earle, 2004:37). Mientras la navegación inglesa no se viera afectada, la opinión local no condenaba estas correrías, equiparándolas al contrabando (Earle, 2004:35).

Ya se habló de la cobertura legal que el Estado les daba. En tal sentido, la monarquía isabelina fue pionera en cobijar a los piratas que atacaban el comercio español, hecho que finalmente desembocó en la guerra abierta entre ambos reinos en 1585. Piratas, corsarios y represalias[6], por lo tanto, se mezclaban. Todas ellas manifestaciones del uso de la violencia en el mar a manos de particulares, aunque solo la primera era ilegal. Por otra parte, muchos buques que ejercían el comercio legal iban bien armados para protegerse y, en caso de surgir la ocasión, se convertían en predadores ilegales. Las patentes de corso o carta de represalia que se llevaban solían ser de dudosa legitimidad y muchos corsarios actuaban como piratas. La ficción de la legalidad se mezclaba con la realidad de lo ilegal (Earle, 2004:39).

Las autoridades, por otra parte, hicieron poco y nada para combatir la piratería. En Inglaterra era considerada una provechosa y efectiva forma de expandir el

[6] Según definió K. R. Andrews, la acción de represalia era aquella llevada adelante por los mercaderes que con autorización oficial buscaban resarcirse ante la pérdida de barcos o mercancías contra quienes los habían perjudicado (Earle, 2004:39)

comercio, además de un medio para impulsar la navegación y un modo barato de hacer la guerra, a lo que se le sumaba la firme creencia de que estas acciones constituían una magnífica escuela de marinos hábiles en el arte de la navegación y la lucha (Earle, 2004:41). Aspecto fundamental para un estado insular y en el cual los medios navales eran centrales para su supervivencia y expansión.

1.3 El Corso en Continente Americano

Con antecedente en las acciones llevadas adelante durante la guerra de sucesión Austriaca en 1739, en la que corsarios británicos atacaron el comercio español, o el conflicto que Francia e Inglaterra tuvieron en 1759, donde uno de los principales escenarios de lucha fueron las colonias americanas, las acciones corsarias propiamente en América se inscriben en dos momentos particulares. Por un lado, el corso llevado adelante durante la guerra de independencia de las colonias inglesas y su correlato con la denominada guerra de 1812. Por el otro, el corso español, de características netamente defensivas, que se continuó en la guerra de independencia de las colonias hispanas de América del sur.

El corso en el contexto americano fue la respuesta que encontraron pequeños poderes marítimos para enfrentar las luchas por su independencia o a enfrentarse a enemigos mayores. Las colonias americanas inglesas que iniciaron su lucha por la emancipación en 1775, vieron en la actividad de los corsarios el medio más práctico para enfrentar a la marina británica y, por otro lado, contribuir al esfuerzo de la guerra. Atacar e intentar interrumpir las líneas de comunicaciones británicas entre Europa y América fue un gran incentivo del corso. Dado que la economía de las colonias dependía totalmente del comercio marítimo, el control del Atlántico era central en todo el conflicto.

Siguiendo el ejemplo de las provincias holandesas en el siglo XVII, una autoridad de un Estado no reconocido, en este caso el Congreso de las ex colonias inglesas, y las diversas autoridades estatales, otorgaron múltiples cartas y patentes corsarias para luchar contra la navegación británica. En el lapso transcurrido entre 1775 y 1782 cerca de mil cuatrocientos ochenta y siete

barcos fueron registrados por los diferentes estados y el Congreso Federal para combatir a los buques británicos bajo el régimen corsario (Konstam, 2001:9). Pequeñas y ágiles embarcaciones, en su mayoría mercantes, fueron rápidamente armados, alistados y puestos en operaciones. Luego del conflicto, muchos de los participantes regresaron a las actividades mercantes. Otros, ofrecieron sus servicio a la Francia Revolucionaria, para luego retornar a integrar las fuerzas de la recientemente creada US Navy (Lardas, 2009: 29).

La guerra de 1812 marcó el resurgimiento de la actividad corsaria, la cual fue vista como una parte vital de la política naval norteamericana. Luego del conflicto, muchos de los participantes volvieron a las actividades comerciales, mientras que otros encontraron espacio ofreciendo sus servicios a las ex colonias españolas en sus luchas por alcanzar la independencia, ya sea en sus nacientes armadas o en la forma de corsarios.

Hacia la segunda mitad del siglo XVIII, el corso español en el continente americano alcanzó su auge, el que se prolongaría hasta el primer cuarto del siglo siguiente (Lucena Salmoral, 1992:245). El motivo fundamental fue utilizar a los corsarios como medio para combatir, tanto a los filibusteros europeos, como a quienes practicaban el contrabando en sus dominios (Arguindeguy – Rodríguez, 1996:27). En tal sentido, la lógica de la guerra corsaria española era inversa a la de los enemigos. Mientras aquellos luchaban para apoderarse de los mercantes españoles, los españoles emprendían sus acciones para recuperar lo que consideraban pertenecían a sus compatriotas y habían sido usurpados violentamente o a través del contrabando. Es decir, llevaban adelante una acción justiciera amparada en el derecho de represalia, limitándose a operar dentro del espacio geográfico perteneciente a la corona española y convirtiéndose en un brazo auxiliar de la Marina Real fundamentalmente en el Caribe y, en menor medida, en el Atlántico Sur (Lucena Salmoral, 1994: 246). Para ello usaron naves de bajo tonelaje y poco calado con tripulaciones constituidas, en su mayoría, por aventureros, generalmente criollos, muchos de ellos mulatos o negros, marinos especializados en navegación de cabotaje, contrabandistas frustrados y

desertores de la Armada (Lucena Salmoral, 1994:249-50). Todo ello con variado resultado.

2. Poder naval y conflicto en el Río de la Plata

2.1 El Complejo Portuario Rioplatense

En el Río de la Plata, región periférica del imperio español, durante el período colonial se conformó en su espacio fluvial y terrestre aledaño, un importante complejo portuario instalado entre ambas orillas y proyectándose en su área de influencia (Jumar, 2012:124). Puerta de entrada sur a las inmensas riquezas de la América meridional profunda, distintas producciones se fueron afirmando en esta región, todas complementarias de la riqueza mineral potosina. Este complejo, tuvo su período de mayor integración a caballo de los tiempos coloniales y los posrevolucionarios, es decir, entre 1730 y 1820 (Jumar, 2012:127). Compuesto por los puertos principales de las ciudades de Buenos Aires, Colonia de Sacramento y Montevideo, más los secundarios de Maldonado, Ensenada de Barragán, las Conchas y Las Vacas, el río era escenario de la circulación de innumerables embarcaciones de todo tipo de porte, de una orilla a la otra y hacia ultramar. Por otro lado, una innumerable cantidad de embarcaderos clandestinos o sin control complementaban los puertos principales. (ver Fig. 5).

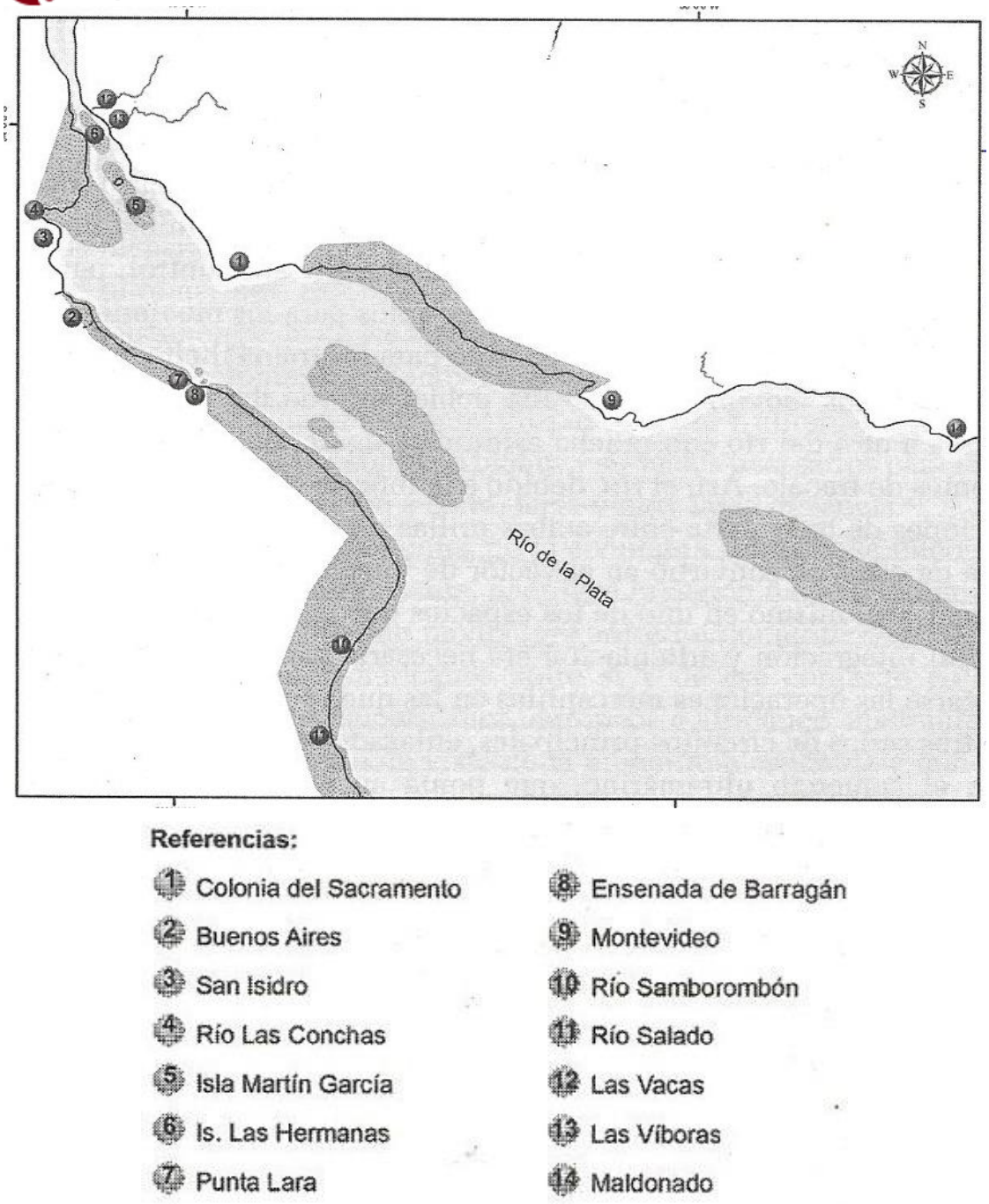


Figura 5 - Complejo portuario rioplatense en el siglo XVIII (Jumar, 2012:128)

Habiéndose convertido hacia el siglo XVIII en uno de los principales puntos comerciales del imperio, las aguas rioplatenses eran complicadas para la navegación. Llenas de bancos de arenas móviles con canales estrechos y poco profundos determinaban que la travesía que desde Cádiz hasta la desembocadura del estuario del Plata tardaba cerca de tres meses, desde allí hasta el puerto de Buenos Aires fuese de dos semanas adicionales (Jumar, 2012:131). Lo que en definitiva se constituía en un rompedero de cabeza y

desafío a la habilidad de los navegantes no avezados en sus sumergidos secretos. Un viajero proveniente de Inglaterra, quien se presume era Thomas George Love, visitó Buenos Aires en la década de 1820 y en los relatos que se publicaron bajo el seudónimo de *Un Inglés*, hizo una minuciosa descripción de las características de las aguas rioplatenses. Allí indicaba, entre otros conceptos que

> La rada exterior y la rada interior constituyen fondeaderos abiertos pero en ninguno de ellos se puede anclar en buenas condiciones. El fuerte viento que sopla del E. y S. E. sobre la costa es siempre peligroso: a menudo arrastra las embarcaciones consigo (…). Se hacen necesario buenos cables y anclas en el Río de la Plata (Un Inglés, 1986:11)

Los diversos intereses entrelazados en la zona, junto a la importancia del creciente intercambio comercial confluyeron en los intentos por asegurar la continuidad del flujo marítimo. En tal sentido, la seguridad y defensa militar del área era un objetivo crucial de la corona, aunque es innegable el papel dinamizador que tuvo la guerra en la economía rioplatense.

Varios conflictos hicieron que el Río de la Plata se viera inmerso en una seguilla de enfrentamientos bélicos. El largo contencioso con los portugueses, centrado en la posesión de la Colonia de Sacramento y por extensión en el control de la ribera oriental, se sumaba a las incontables alarmas, reales o ficticias, de ataques ingleses, o franceses. Todo ello llevó a la imperiosa necesidad de contar con algún tipo de elemento naval para su protección (Jumar, 2012:142). Como era vital para la corona hispana mantener las vías navegables permanentemente libres y aseguradas las comunicaciones con sus dominios americanos, lo que demandaba un enorme esfuerzo que nunca se coronó con la supremacía marítima sobre sus rivales, en particular los británicos (Beverina, 1992:104). En tal sentido, difícil era la situación defensiva en el Plata. Las fortificaciones existentes no eran de gran envergadura y la mayor defensa con la que contaba Buenos Aires eran las características naturales del río y su navegabilidad, en donde las dificultades provocadas a la maniobrabilidad de naves de gran porte, tales como embarcaciones de guerra

o de transporte, las convertían en el mejor aliado ante ataques externos (Beverina, 1992:80). En tal sentido, nuestro viajero relataba que

> En la exterior suele haber una profundidad de dieciocho pies[7] y en la interior de ocho. Cuando sube la marea, ésta llega a veinticinco en la rada exterior y a trece en la rada interior. Un pampero que sopla del O. o del O. S. O. produce, de cuando en cuando, una gran baja que deja una profundidad de cinco pies en la rada interior y de ocho en la rada exterior. Los bancos de arena quedan al descubierto y la gente pasea a caballo sobre ellos. Esta baja extrema es poco frecuente (…) Las condiciones de marea provocan a menudo el detenimiento de embarcaciones en la rada interior; así transcurren días y a veces una semana (…) El Río de la Plata, podría ser bautizado con justicia como "infierno del navegante" (…) Podría suponerse que quienes escogieron este lugar para fundar la ciudad tuvieron sin duda el riesgo de un ataque por mar, pues la poca profundidad del río sería una gran defensa ante un peligro de esta naturaleza (Un Inglés, 1986:11-12;22)

La defensa del complejo portuario rioplatense y por extensión de los dominios españoles de la región llevaron a la reconfiguración del espacio político de la región en la etapa borbónica. Fue entonces que se orquestó la mayor reorganización del imperio, producto no de un plan preestablecido, sino de acciones sobre la marcha y a caballo de muchas y variadas decisiones. No era una cuestión limitada a los dominios españoles, sino que fue parte de un proceso que se llevó adelante en todo el continente americano, tanto en las colonias hispanas, como en las demás posesiones europeas en el nuevo mundo.

La creación del Virreinato del Río de la Plata estaba destinada, a la defensa de los territorios coloniales y a tener un rol activo en la necesidad de la lucha contra los corsarios y el contrabando. La seguidilla de conflictos militares acentuados por las pérdidas de La Habana y Manila, en el marco de la Guerra de los Siete Años (1756-1763) y el contencioso con los portugueses en el Río de la Plata, llevó a un continuo estado de movilización militar a lo largo del siglo

[7] Un pie equivale a 30,48 cm

XVIII que apuraron la toma de decisiones en lo inherente a los aspectos militares en el mundo colonial meridional (Fradkin-Garavaglia, 2009:178).

Estos conflictos pusieron en práctica un nuevo sistema defensivo compuesto por fortificaciones y emplazamiento de unidades fijas junto a milicias locales. Buenos Aires se constituyó en una de las piezas centrales dentro del andamiaje defensivo, dado su rol estratégico como defensa del pasaje hacia el Alto Perú. Allí se instaló un dispositivo burocrático-militar permanente de una relativa importancia (Birolo, 2014:34). El complejo portuario adoptó una mayor protección, lo que redundó en un proceso de profundización de las actividades comerciales. Del mismo modo, se potenció el proceso de movilización social y militarización que el conflicto con los lusitanos había provocado en la población de Buenos Aires y que puede considerarse un antecedente de la que generaron las invasiones inglesas de 1806 y 1807 (Birolo 2014:237). Todo ello redundó en los antecedentes de los ejércitos y las fuerzas navales revolucionarias a las que se sumaron el aporte extranjero. Este último, puesto de manifiesto en la incorporación de hombres aptos para la vida embarcada, tanto para la conformación de la oficialidad, como de la marinería, junto a los provenientes del lugar.

Como parte del proceso de asegurar los dominios españoles, se fueron tomando otras medidas tendientes a proteger las costas y combatir el contrabando. Complementando el refuerzo de las defensas americanas, los Borbones crearon los Apostaderos Navales. Allí, se asentaban los diversos medios náuticos necesarios para la defensa de la región bajo su jurisdicción. Un manuscrito sin firma ni fecha, pero posterior al mes de agosto de 1776, indicaba los objetivos y generalidades que los apostaderos navales tenían, pudiéndose hallar en el mismo que:

> Para evitar el contrabando y cuidar las inmensas costas de nuestras colonias, es que se ha establecido los Buques Guardacostas que de algún tiempo a esta parte se han agregado a la Marina Real (…) Para cuidar devidamente de la puntual observancia de este servicio, y para que haya en las colonias unos juzgados de marina, se han formado en ella varios Apostaderos en que

> además del Comandante hay otros oficiales y varios empleados de cuenta y razón (…) A dos hemos reducido los objetos delos buques en sus cruzeros sobre las costas de América: 1° el evitar el comercio clandestino, 2° cuidar que sobre las costas de nuestras posesiones no se formen ni establecimientos, ni aun rancheríos por los extranjeros que serían perjudicialísimos á nuestra prosperidad… (Martínez Montero, 1968:177)

Para que pudieran cumplir sus funciones, a los apostaderos se les otorgaron las funciones de defensa militar y policía fiscal del mar, con los objetivos de evitar ocupaciones territoriales por parte de otras potencias en sus dominios y el combate al contrabando. A partir de esta política, que en muchos casos perdió eficacia por la superposición de funciones y los consecuentes altercados entre autoridades civiles y militares, surgió el Apostadero Naval de Montevideo. La progresiva importancia del complejo portuario del Plata en el plano económico, sumada a la necesidad de asegurar la defensa de las Islas Malvinas, las costas patagónicas y de profundizar la constante lucha contra el contrabando que se practicaba en las costas bonaerenses, llevó a las autoridades españolas a acelerar su creación.

La elección de su ubicación no fue al azar, sino que colaboraron razones de índole geográfica y estratégica. Su puerto natural, de fácil acceso al mar, lo hacían aceptable para su cometido. Mientras el punto analizado en la costa oriental tenía una bahía accesible, con fondeadero hondable y protegido, el de la costa occidental, estaba totalmente condicionado por los bajo fondos existentes en sus someras aguas circundantes y la variabilidad de las mareas dominadas por los vientos (Martínez Montero 1968:8). Sus puntos flojos eran la falta de recursos, tanto materiales como naturales y su posición aislada en el espacio marítimo sud atlántico, sin ningún otro punto de apoyo para complementarlo o solicitar auxilios eventualmente. Más allá de la importancia dada por su estratégica ubicación, nunca se proveyó al Apostadero de los elementos y recursos necesarios para cumplir cabalmente su misión.

.

En resumidas cuentas, el desarrollo y crecimiento del complejo portuario conformó un espacio en el que las actividades comerciales fueron centrales

para su expansión y por extensión el de la vida regional. La necesidad de su defensa fue imperiosa, siendo la instalación del Apostadero Naval su punto culminante. Comercio y seguridad iban de la mano, y como en tantos otros momentos, las actividades militares, ya fuera en tiempos de guerra como de paz, se complementaban y retroalimentaban con las económicas. La seguridad y capacidad de enfrentar las amenazas externas que se cernían eran la clave central para mantener en funcionamiento el complejo portuario y los enemigos de España y, en el marco de la guerra revolucionaria, de las ciudades ribereñas sabían que allí podrían lograr el mayor impacto sobre sus actividades y daño del oponente.

2.2 Actividad corsaria en el Plata Virreinal.

Los Consulados, creados por las reformas borbónicas, tenían como objetivo ocuparse de todo lo inherente a las actividades comerciales. Los artículos que conformaban la Real Cédula que dio creación a este organismo en el Río de la Plata dan cuenta de ello. Así, el artículo XXII referenciaba que además de los funcionarios ya nombrados en el articulado previo, se conformaría una Junta que funcionaría en su seno y cuya principal actividad sería la de protección y fomento del comercio, mientras que el artículo siguiente ampliaba las facultades habilitando la construcción de las instalaciones necesarias para el buen funcionamiento de ambos puertos rioplatenses (Cuccorese, 1985:465). Estas prerrogativas del Consulado llevarían a enfrentamientos con las autoridades navales del Apostadero de Montevideo.

Un ejemplo de estos enfrentamientos es el del conflicto ocasionado en 1800, el marco de la alianza de España con la Francia Napoleónica, cuando naves de la Royal Navy incursionaron contra la navegación comercial del complejo portuario del Plata. El navío inglés de 64 cañones *HMS Lancaster* y la Fragata *HMS Júpiter* actuaron con total impunidad, apresando diversas naves españolas y provocando el virtual bloqueo de los puertos rioplatenses. La impotencia de la autoridad virreinal se manifestó cuando desde el Apostadero Naval montevideano se le comunicó a las autoridades consulares que, pese a encontrarse amarrados inactivos en sus instalaciones diversos medios navales,

por causas que escapaban a su dominio no podía disponer de los mismos para escolta de las naves comerciales (Tjarks, 1966:522-23).

Ante ello el Consulado, desconociendo las atribuciones y autoridad del jefe naval de Montevideo, hizo uso de sus prerrogativas y, a instancias de Manuel Belgrano, recurrió a la Real Orden del 9 de abril de 1797 que reglamentaba el ejercicio del corso (Martínez Montero, 1968:81), y procedió a organizar naves corsarias en defensa de las costas y el puerto de Buenos Aires. Entre el 14 de noviembre de 1800 y fines de diciembre del año siguiente, embarcaciones armadas o autorizadas por el Consulado cumplieron misiones de corso en las aguas rioplatenses o aledañas a ellas, instalándose desde ese momento y por varios años este tipo de guerra en la región.

Para la financiación de la empresa, se dispuso de un nuevo gravamen a recaudarse en las aduanas de Buenos Aires y Montevideo. Por el momento, y para poder afrontar los gastos iniciales de armamento, se le solicitó al Virrey un adelanto de cien mil pesos con cargo de reintegro, a lo cual Avilés accedió (Tjarks, 966:524). Para tripular las embarcaciones, se procedió a sancionar un indulto para aquellos desertores de la marina que se presentasen a embarcar en las naves fletadas por el organismo consular (Tanzi, 1985:302). En cuanto a los medios utilizados, dos fueron las embarcaciones armadas, el ex bergantín norteamericano *Antilop*, rebautizado *San Francisco Xavier alias el Buenos Ayres*, y la goleta *Carolina*. Ambos buques cumplieron sendas misiones con variados resultados. Junto a ellas, diversas naves mercantes fueron autorizadas y pertrechadas para este tipo de operaciones, tanto por las autoridades con sede en Buenos Aires, como por las del Apostadero. En las del primer caso, llevaban cada una a bordo un destacamento de presa conformado por hombres del regimiento de infantería de Buenos Aires, lo que indicaba por otro lado la capacidad de defensa local (Tanzi, 1985:303). De este modo la flotilla consular que reemplazaba a la Marina Real en sus tareas, dejaba sentado el antecedente de que fuerzas locales bien podían reemplazarlas en las funciones que sea por indiferencia o impotencia no cumplían (Tjarks, 1966: 548-51).

Las acciones de las embarcaciones del Consulado dieron sus frutos. En el lapso de menos de seis meses fueron apresadas ocho naves, enemigas o neutrales sospechosas de practicar el contrabando. Se trabaron en combate en diversas acciones y lograron alejar a ingleses y portugueses por un lado, y reprimir el contrabando en forma efectiva por el otro. Cuando llego el momento de informar sobre los resultados, la Junta se reunió y en dicha sesión Martín de Alzaga alzó su voz acusando de nulas las disposiciones de la Junta General y por lo tanto las acciones corsarias. La real situación era diferente. Muchos comerciantes buscaban hacer desaparecer a los corsarios ya que afectaban sus intereses al interceptar las cargas que traían en forma ilegal. El caso más significativo, había sido la detención de una zumaca[8] portuguesa con gran cantidad de carga destinada a los comerciantes porteños. En definitiva, se desarmaron ambos busques dando por finalizada sus acciones, se procedió al reintegro del anticipo monetario otorgado por el virrey y se vendió el armamento remanente, concluyendo así las primeras acciones corsarias armadas en el ámbito rioplatense (Tjarks, 1966: 529-30).

Como es sabido, nada fácil era para España la escena internacional a fines del siglo XVIII. La alianza que sostenía con Francia, afirmada por medio del tratado de San Ildefonso de 1796 y los posteriores rubricados luego del ascenso de Napoleón al Consulado, la arrastraban a innumerables conflictos en donde el escenario naval fue protagonista de primer orden y que a la larga llevaría a la indefensión de sus posesiones coloniales y su pérdida definitiva. Tres pasos jalonaron la debacle de la Marina Real española, junto a la flota francesa. Las batallas de Cabo San Vicente, Aboukir y Trafalgar marcaron el camino que permitió obtener a la Royal Navy la supremacía y el control de los océanos por los siguientes ciento cincuenta años. A pesar de aún contar con una respetable fuerza de 44 navíos luego de estas acciones, España había perdido lo mejor de su armada. Las consecuencias también se manifestaron en otros planos. Alcanzado el predominio naval, la Royal Navy se lanzó a capturar las colonias de sus enemigos (Adkins, 2005:335). El Cabo de Buena Esperanza y luego el

[8] Embarcación de construcción rústica típica del Río de la Plata y del sur del Brasil, de dos palos, pequeña y fondo aplanado, lo que la hacía apta para la navegación en aguas poco profundas de poco calado como las del Plata. (Destéfani, 1970:37).

Río de la Plata fueron algunos de esos objetivos. A partir de una decisión personal, fuera de las órdenes de sus superiores luego de las operaciones que llevaron a la ocupación de la colonia holandesa de África del sur, el Comodoro Home Popham junto a los generales David Baird y William Carr Beresford dieron un audaz golpe de mano contra Buenos Aires y se hicieron con el control de la ciudad en 1806.

Ante la impasibilidad y huida de la autoridad virreinal, prominentes vecinos y miembros de las milicias locales, organizaron la resistencia. Con tropas armadas y reclutadas en la Banda Oriental, al mando del Capitán de Fragata de origen francés Santiago de Liniers, lograron derrotar a los invasores y recuperar el control de la capital. Recibidas las noticias de la toma de Buenos Aires en Londres, se dispuso allí del envío de una poderosa fuerza destinada a ocupar el resto del virreinato, la cual al llegar al Plata se encontró con la novedad de la reconquista de Buenos Aires. Inmediatamente se iniciaron las acciones militares necesarias y fue tomada por asalto la ciudad de Montevideo. En la orilla occidental se procedió a organizar la defensa ante el inminente ataque, el cual finalmente fue rechazado por las fuerzas locales.

Varias cuestiones dejaron el ataque británico muy presentes en los habitantes rioplatenses. El alto grado de indefensión en la cual estaban las colonias y la imposibilidad por parte de la metrópoli de acudir en su ayuda. También el hecho de que fuerzas milicianas locales, con poca o nula experiencia en combate real frente a fuerzas veteranas, hubiesen derrotado, no una sino dos veces a las tropas británicas. Ello abrió las puertas al incipiente proceso de militarización que desató entre otras cosas el resquebrajamiento del orden social colonial (Míguez, 2003:24). Así comenzó el camino hacia la Revolución de Mayo de 1810 y el inicio de una guerra complicada que en esencia fue una guerra civil, en donde la primera meta del movimiento revolucionario sería la obtención de la victoria militar (Halperín Donghi, 1978:137).

2.3. Revolución y guerra fluvial.

Como antecedente de nuestro objeto de estudio, es importante introducirse en el conflicto naval previo a las operaciones marítimas corsarias que a partir de

1815 emprendieron las autoridades revolucionarias de Buenos Aires. La búsqueda y obtención del control del Plata y sus ríos interiores, fue el primer paso en tal sentido. Siguiendo a Tulio Halperin Donghi, en el ámbito naval también fue en esencia una guerra civil. Desde un primer momento, al movimiento de Buenos Aires se le opusieron las autoridades del Apostadero de Montevideo, y los consecuentes enfrentamientos llevados a cabo fueron protagonizados por marinos de ambas bandas del río quienes, hasta hacía poco tiempo, actuaban bajo la misma bandera defendiendo intereses comunes.

El desarrollo del conflicto en el teatro fluvial y marítimo, lo podemos periodizar en tres tramos bien diferenciados. El inicial, desde el estallido del movimiento revolucionario hasta el año 1813. Contó con las primeras acciones navales en el río, el bombardeo y bloqueo de Bs As, los intentos de disputarle el dominio de sus aguas al Apostadero Oriental y los consecuentes fracasos que cosecharon las autoridades asentadas en Buenos Aires. En el segundo, a lo largo de 1814, se produjo la campaña naval que en sus diferentes fases llevaría a la derrota de las fuerzas realistas asentadas en el Plata, y la consecuente obtención del dominio de los ríos por parte de sus oponentes. Y el tercero, el sustentado en las campañas corsarias contra España.

Para el primer momento de las operaciones se deben de tener en cuenta las características del complejo portuario rioplatense al momento del estallido de la revolución. El reparto y localización de las fuerzas involucradas, junto al rol que le cupo a cada una en tomo al inminente conflicto, según su adhesión a la causa revolucionaria o la fidelidad al monarca español, se convirtió en un punto central para lo que se desarrolló posteriormente. Así mismo lo fueron las directivas emanadas desde ambos gobiernos a los marinos que les respondían respectivamente. En el medio, las aguas y costas del río, junto a sus cursos interiores, se convirtieron a lo largo de cuatro años en escenario de múltiples acciones y enfrentamientos entre revolucionarios y realistas.

Iniciado el movimiento insurreccional, las diferencias estuvieron bien marcadas en dos aspectos. Por un lado, la actitud de las autoridades montevideanas ante el desafío emanado desde Buenos Aires. Si bien ambos grupos mantenían la

fidelidad al rey preso, la cuestión pasaba por el reconocimiento del Consejo de Regencia y la adhesión a la Junta de Buenos Aires o desconocerla. Por el otro, la actitud asumida por los marinos integrantes del cuerpo naval asentado en el apostadero. Sus miembros en general y, sus mandos fundamentalmente en particular, eran profesionales de carrera para quienes la obediencia a las autoridades reconocidas en Madrid no se ponía en duda. Obediencia que además se extendía al Virrey, no solo por su investidura, sino por compartir la misma profesión, dado que Cisneros era veterano de Trafalgar con el grado de contralmirante en dicha batalla (Adkins, 2005:275). Y fueron ellos, en definitiva, encabezados por el Capitán de Navío José María Salazar, Jefe del Apostadero en dicho momento[9], quienes con sus presiones tuvieron una gran responsabilidad en la actitud asumida por las autoridades orientales ante los enviados de la Junta de Buenos Aires que habían cruzado el río en busca de apoyo y adhesión a su causa (Canceco, 1986:137). Ello determinó que los realistas de Montevideo lograsen disponer y controlar los distintos medios de la Arada Real allí concentrados y dejar desde el inicio del conflicto a la Junta en una posición de extrema debilidad naval ante sus oponentes. Para Buenos Aires, la búsqueda de disputar el control de las aguas y mantener las vías navegables abiertas se convirtió en un aspecto vital, con el fin de lograr que el área del complejo portuario bajo su control siguiese en funcionamiento.

Desde un primer momento, las naves realistas dominaban ampliamente los cursos fluviales, actuando tanto contra la navegación como contra las costas. No tuvieron prácticamente oposición en sus acciones que abarcaban tanto el Plata, como el Uruguay y el Paraná. Bombardeo e incursiones contra los asentamientos ribereños o ataque a cualquier tipo de embarcación fueron, en esencia, las operaciones llevadas adelante. En de agosto de 1810, se dispuso el bloqueo de Buenos Aires, que se hizo efectivo en el mes siguiente a lo largo de la línea que corría desde Ensenada a Las Conchas (hoy Tigre) junto a un fallido intento de bombardeo de la capital revolucionaria. Ante el intento de detener también a los buques británicos, estos se opusieron al no reconocer la

[9] Para un mayor detalle acerca del rol asumido por Salazar ante las autoridades de Montevideo al momento de decidir qué actitud tomar ante la Junta consultar los textos de Miguel A. De Marco (1996; 2007) que abordan detalladamente dichas cuestiones.

medida tomada por las autoridades de Montevideo con la justificación que solo el monarca podría tomar dicha determinación, la efectividad del bloqueo no fue total (Canceco, 1986:150). Así y todo, las actividades en el complejo portuario en manos revolucionarias se resintieron llegando a paralizarse totalmente el comercio hacia principios de 1811 (Caillet Bois, 1970:187).

Dada la delicada situación militar en general, y naval en particular, el 12 de enero de 1811 la Junta creó la Mesa de Cuenta y Razón de Marina a cargo de Benito José Goyena. Así mismo le encomendó al diputado salteño Francisco de Gurruchaga armar una flotilla que pudiese enfrentar a sus oponentes orientales, continuando de este modo con el trabajo iniciado por el vocal Juan Larrea, a cargo hasta ese momento de las cuestiones navales. El mismo consistía en organizar y poner en funcionamiento algún tipo de medio naval que operase en oposición a las fuerzas realistas y pusiese coto a sus incursiones. Disputar el control de las aguas rioplatenses y, en la medida de lo posible, lograr su dominio, algo de por sí ya muy dificultoso.

Estos hombres en muy poco tiempo lograron que se conformase la primera escuadrilla naval. Efectivamente, en el lapso no mayor a dos meses estaban en condiciones de zarpar la balandra *Americana*, la goleta *Invencible* y el bergantín[10] *25 Mayo*. Embarcaciones compradas previamente, se las alisto con lo que se pudo conseguir. Con una artillería de un total de treinta y tres piezas de diferentes calibres, fueron tripuladas con todo aquel que se quisiera embarcar. Dado la reticencia de los criollos a sumarse como tripulantes y su falta de conocimientos idóneos en las tareas de abordo, una mezcla de británicos, norteamericanos, franceses e ingleses conformaron las dotaciones, cubriendo los principales roles (Oyarzabal, 2013:199). Puesta al mando del marino de origen maltés Juan Bautista de Azopardo, mientras se completaba el alistamiento se realizaba el adiestramiento de los hombres de a bordo.

[10] Balandra: Embarcación pequeña de un palo y una sola cubierta. Goleta: Modesta nave típica de los ríos del Plata de dos palos. Bergantín: Nave de dos palos, de tamaño medio en las cuales su exceso de calado era una preocupación ante los bajo fondos rioplatenses. (Destéfani 1970:36,37)

Dada la premura de la situación, el 10 de febrero se apersonó en la *Invencible* Francisco de Gurruchaga, y previo a la orden de zarpada, le entregó a Azopardo las directivas de operaciones emanadas de la Junta. En las instrucciones entregadas, se puede leer textualmente entre sus puntos:

> Art. II. Para que en los pueblos que se hallan en la costa no duden ser buques de Buenos Aires, pondrán bandera inglesa en al palo trinquete y la española en el pico de la mayor, y la balandra bandera española únicamente.
> Art. III. Todo buque que se encuentre en navegación, procedente de Montevideo, se le hará presa.
> Art. VI. Teniendo noticia el Gobierno que el bergantín *Cisne* y otro más de guerra, han salido de Montevideo convoyando dos lanchas que van cargadas de fusiles y municiones en auxilio del Paraguay, procurará el comandante de nuestros buques de fuerza, si sabe de ello, no atacarlos hasta que, bien entrados en el río Paraná, se le inutilice la retirada que podrían hacer a la Colonia, u otro de los puertos de la costa Oriental burlando nuestros esfuerzos.
> Art. VII. Encontrándose nuestras fuerzas navales con las ya indicadas de Montevideo, entrarán precisamente en combate con ellas y lo continuarán hasta hacerlos presa; procurando antes perecer, que permitir se les escapen o caer en sus manos prisioneros.
> Buenos Aires, 10 de febrero de 1811 – Cornelio de Saavedra – Miguel de Azcuénaga – Domingo Matheu – Dr. Juan Ignacio Gorriti – Dr. Juan Julián Pérez – Hipólito Vieytes, secretario. (Carranza, 1962:61,62)

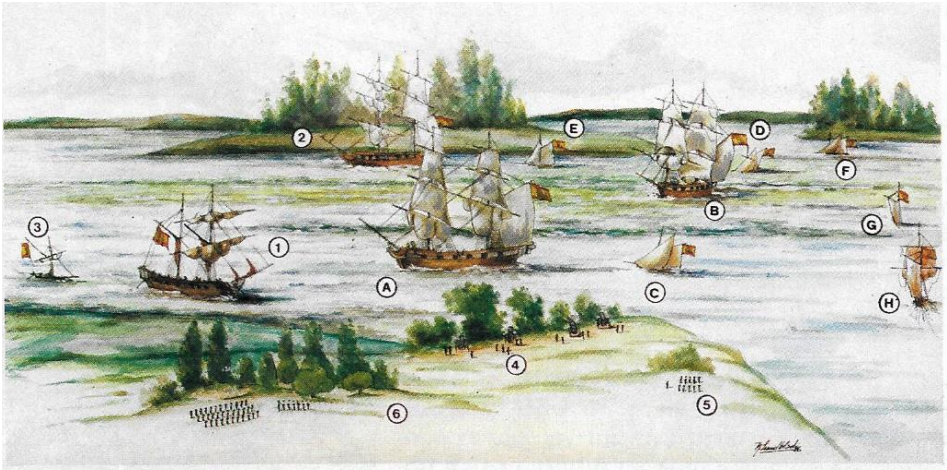
De su análisis se desprenden algunas cuestiones. Las disposiciones sobre los pabellones a enarbolar confirmaba que se trataba básicamente de una guerra civil. Teniendo en cuanta el poco tiempo de alistamiento y entrenamiento de tripulaciones heterogéneas y nóveles, lograr derrotar a las ya veteranas y superiores fuerzas de Montevideo eran directivas con un alto nivel de exigencia. Simultáneamente, se produjo el arribo a Montevideo del Mariscal Francisco Javier de Elío quien, con el título de Virrey otorgado por la Real Audiencia, intimó inmediatamente a la Junta revolucionaria a reconocer su autoridad. Intimación que fue rechazada, tal cual lo expresó la *Gazeta de Buenos Ayres* el 28 de febrero indicando que

> El insulto que ha recibido la América en el nombramiento de virey y capitán general de las provincias del Río de la Plata, hecho en la odiosa persona del maríscal de campo D. Francisco Xavier Elío, no solamente excita la indignación de estas y da su actual gobierno, sino que induce cierta necesidad de instruir á los pueblos radicalmente de la impotencia, en que yacen todas las manos que han contribuido á este agravio, para que conociendo á fondo las ilusiones, con que se quiere preocupar a los incautos, no desistan jamas del empeño, que han concebido de escarmenar esta animosidad Con la fuerza y el vigor de sus arma», ti se intentase algún día invadirlos para llevar adelante la idea. (*Gazeta de Buenos Ayr*es 28/2/1811; 1910:T.2,157)

Inmediatamente, Elío declaró el 20 de febrero la guerra a Buenos Aires y ordeno que zarpasen cuatro buques[11] al mando del capitán de fragata Jacinto de Romarete hacia el Paraná, habida cuenta del conocimiento que tenía acerca de los movimientos de la flotilla de Azopardo.

Estando fondeada la flotilla revolucionaria frente a San Nicolás, el 24 de febrero su comandante recibió la información del paso de las naves realistas por San Pedro. De inmediato dispuso las medidas necesarias ante el inminente combate. Para ello ubicó sus naves a ambas bandas del rio y desembarcó una batería con el objetivo de hacer fuego sobre los barcos enemigos desde la costa. Finalmente, el 2 de marzo se produjo el enfrentamiento entre ambas fuerzas, habiendo sido los realistas previamente reforzados con otras naves[12] (ver Fig. 6). Luego de una dura lucha, en donde predominó la superioridad de la artillería española, la mayor cantidad de naves empeñadas y el mejor adiestramiento de sus hombres, se produjo el triunfo de la fuerza de Romarete. La flotilla de Azopardo pago caro el pánico que se apodero de sus inexpertas tripulaciones, desatado no más romper los primeros disparos, junto a las incorrectas decisiones tomadas a lo largo del combate. Las naves fueron apresadas y los vencedores tomaron muchos prisioneros, entre ellos al comandante de la fuerza revolucionaria quien fue remitido a España detenido, recuperando su libertad recién en 1820.

[11] Bergantines *Cisne* y *Belén* y los faluchos *Fama* y *San Martin*.
[12] Para un relato más profundo y detallado de la acción de San Nicolás se puede consultar la obra de Anjel Carranza (1962) en su tomo I.



Naves patriotas: **1**. Goleta *Invencible*. **2**. Bergantín *25 de Mayo*. **3**. Balandra *Americana*. **4**. Baterías, 4 cañones de a 8. **5**. 10 soldados y 1 sargento. **6**. 50 soldados milicianos armados. **Naves realistas**: **A**. Bergantín *Belén*. **B**. Bergantín *Cisne*. **C**. Falucho *Fama*. **D**. Falucho *San Martín*. **E**. Balandra-cañonera. **F**. Balandra-mercante. **G**. Goleta-sumaca.

Figura 6: Combate Naval de San Nicolas. 2-3-1811. Acuarela de R. Sundbled, 1981. DEHN. (Canceco, 1986:Lamina IX)

Luego del triunfo, cinco días más tarde Elio restableció el bloqueo sobre Buenos Aires. Gozando del dominio total de los ríos, las fuerzas realistas incursionaron reiteradamente contra las poblaciones locales y el 25 de junio bombardearon la capital revolucionaria, aunque sin provocar daños. No obstante ello, la Junta no se amilanó y ordenó a Gurruchaga formar otra nueva escuadrilla, la que hacia el mes de agosto estaba en funciones bajo el comando del marino norteamericano Tomás Taylor[13]. Al mismo tiempo, la Junta buscó un camino de conciliación con Elío.

Las negociaciones entabladas se alargaron, mientras en Buenos Aires la Junta era reemplazada por el Primer Triunvirato, partidario de una política de mediación y paz con los realistas. Como resultado de estas, se firmó un acuerdo en donde se levantaba el bloqueo a Buenos Aires y el sitio de Montevideo. Por otro lado, las embarcaciones de la flotilla que Gurruchaga había conformado y estaban ancladas en Barracas, fueron desarmadas y las tripulaciones disueltas (Canceco, 1986:162). Firmado el acuerdo de paz, Elío

[13] La conformaban el bergantín *Hiena* de 15 cañones, la sumaca *Santo Domingo* de 12 cañones, la goleta *Nuestra Señora del Carmen* con 8 cañones, un champan de 2 cañones, una cañonera y una falúa, ambas de un cañón cada una, y un lanchón de auxilio. (Canceco, 1986:161)

partió a España y en su lugar fue nombrado con el título de Capitán General de las Provincias del Río de la Plata el Mariscal de Campo Vigodet. El Triunvirato luego de diversas medidas impopulares, como la firma del acuerdo con las autoridades de Montevideo, perdía todo tipo de prestigio y apoyos.

2.4 Reorientación de la guerra naval

Entrado el año 1812, la situación interna revolucionaria no era de lo mejor. Distintos sectores pugnaban por un cambio de rumbo, ya que la alternativa de mantener en un camino prudente a la revolución no tenía demasiado sustento. La conformación de la Sociedad Patriótica en enero de 1812, confluyó con el establecimiento de la Logia Lautaro, organización secreta que buscaba el triunfo militar de la causa revolucionaria en América la cual era liderada por Carlos de Alvear y José de San Martín, recién desembarcados en Buenos Aires. La opción de declarar la independencia pasaba de los ámbitos privados al púbico, y el movimiento contra el gobierno revolucionario llevado adelante en octubre de ese año, marcó el camino. El Triunvirato fue reemplazado por otro de tendencias más afines a estos sectores (Ternavasio, 2009:86) y la guerra dio un giro. Junto a ello, las operaciones navales.

Las acciones de Artigas en la campaña oriental precipitaron la movilización de la flota por parte de Vigodet que ordenó incursiones en los ríos y el tercer bombardeo de Buenos Aires, que no produjo grandes daños en ninguno de los bandos. Los ataques en las costas del Paraná se hicieron usuales ante su indefensión y la falta de respuesta por parte de los revolucionarios, habida cuenta de la disolución de la flotilla que comandaba Taylor. A los abastecimientos que la plaza sitiada de Montevideo recibía por parte de las acciones fluviales, se le sumaban los refuerzos con tropas veteranas que desde Europa iban llegando y desembarcaban en el puerto oriental, todo ello sin oposición alguna y que ponía en grave riesgo a la capital bonaerense[14].

[14] En el período comprendido entre 1810-1812 las posibilidades de enviar refuerzos a Montevideo desde España eran escasas, es por ello que solo arribaron tres transportes con un total de 958 hombres de tropa, en tanto que para 1813 la situación cambio notablemente arribando dos buques de guerra y ocho transportes con 3.444 soldados (Heredia, 1974:79; 94), lo que marcaba la importancia estratégica del control del puerto Montevideano por parte de España, para llevar adelante un intento de ataque con mayores tropas sobre Bs As.

Era evidente que se debía actuar ante el baluarte montevideano, no solo desde tierra, sino también desde el río.

Los cambios políticos se sucedieron en Buenos Aires y con ellos la dirección de la guerra revolucionaria. El poder de la Logia fue creciendo junto al de sus integrantes, convirtiéndose en “una máquina de dominación política firmemente controlada por la facción de Alvear” (Halperin Donghi, 1972:240). Dicha facción estaba a cargo del nuevo poder político a través de la autoridad que reemplazó al Triunvirato el 31 de enero de 1814, el Director Supremo Gervasio de Posadas tío de Alvear, quien respondía en última instancia a este sector siendo garantía de docilidad (Halperin Donghi, 1972:242-3). Sin advertir esta dinámica política interna en Buenos Aires y el poder de la Logia, no se pueden entender las acciones llevadas adelante a lo largo de 1814 que dieron como resultado la derrota de las fuerzas realistas y el control de los ríos que bañaban el complejo portuario.

Este sector, dominado por militares de carrera, entendía perfectamente que la toma de Montevideo era imposible si al sitio terrestre no se lo complementaba con una acción similar por el río. Para ello, la única forma posible de realizarlo era derrotar a las fuerzas del Apostadero y establecer un efectivo bloqueo. Objetivo que sin contar con un eficiente medio naval era imposible de alcanzar. Para ello, dos cuestiones imposibilitaban llevar adelante dicha empresa. La ausencia de naves aptas para el combate, luego de la disolución de la flotilla que estaba al mando de Taylor, y la inexistencia de personal naval idóneo, para no repetir la amarga experiencia de San Nicolás (González Lonzieme, 1986A:195).

Una vez afianzado el poder de la Logia a través del director supremo Gervasio Posadas, se puso en acción el plan para cerrar el conflicto con Montevideo. Cuatro fueron las figuras centrales que posibilitaron llevar adelante la creación de la necesaria fuerza naval. Las principales acciones las llevaron adelante Alvear y Posadas y ambos se presentaron en sus escritos como los artífices. Posadas se atribuyó el armado de la escuadra al indicar que

> La fuerza naval se comenzó a organizar estando yo en el gobierno de tres (Triunvirato) y cuando se concentró en mi persona estaba en mantillas el proyecto. Mucho trabajó el ingenio de don Juan Larrea como Ministro de Hacienda, pero no estaba en el supremo Gobierno como un autómata, algo discurría y todo se hacía con mi anuencia, intervención y conocimiento. Ni Larrea ni Alvear han soñado en aquellos momentos cuanto menos concertado la toma de Montevideo (Posadas,1920:54)

El relato de Alvear, que recoge Gregorio Rodríguez en la biografía de este general, presenta una versión distinta según la cual el propio Alvear, junto a Larrea, habría presentado el proyecto ante Posadas. Surgida la idea en noviembre de 1813[15] y conociendo aproximadamente la envergadura de las fuerzas realistas a enfrentar, convenía construir una fuerza naval propia

> Encargóse Larrea al mismo tiempo, de mandar a Montevideo agentes diestros, que nos trajesen la noticia exacta del número y calidad de la fuerza naval española (…) Luego que se reunieron todos los conocimientos necesarios, se vio que el proyecto de formar la escuadra ofrecía grandes dificultades, pero que atendidas las ventajas que de el podían prometer, era prudente y necesario hacer los mayores esfuerzos para vencer todas las dificultades que se ofreciesen a la realización de esta empresa verdaderamente gigantesca atendida nuestra situación. (…) Partiendo de este principio (…) fuimos los dos a ver al Director Supremo para comunicarle nuestras ideas y convencerle de la necesidad de adoptarlas, encargándome, por mi parte, de hacer la manifestación de todas las razones que habíamos tenido presentes para decidirnos por la ejecución de este proyecto (Ratto, 1985:16)

Como fuera, el proyecto avanzó. Dos aspectos -la provisión de embarcaciones aptas y los hombres necesarios para tripularlos- se mostraban como los obstáculos más importantes para su concreción y ambos, a la larga, se convirtieron en una constante. Hacia fines de 1813, el tiempo disponible para alistar la proyectada fuerza naval era escaso. Fue por ello que se apeló al camino más corto, procediéndose a comprar naves mercantes para armarlas

[15] En el tomo I de la obra escrita por Gregorio F. Rodríguez *Historia de Alvear* publicada en 1913 por editorial Mendesky e Hijo.

como buques de guerra. Se contactó al cuarto hombre responsable de este proyecto, el comerciante de origen norteamericano Guillermo Pio White. Los intereses del estado, como puede verse, se cruzaban con los de los particulares con el objetivo de organizar la fuerza naval. Algo común posteriormente, cuando se iniciaron las campañas corsarias marítimas.

Tres días antes de finalizar 1813, Larrea le escribió a Pio White para solicitarle que se encargue de la tarea, diciéndole que

> (…) Empeñado en tan importante comisión, mi primer objeto ha sido informarme de los medios que tiene el Estado para realizarla, y desgraciadamente he tocado, que faltan hombres, buques, jarcias, cables y lonas; artillería, pólvora y aún fusiles. (…) En este supuesto, he creido indispensablemente necesario para llevarla á termino, comisionar á vd. como lo hago, para que desde luego, proceda á comprar y reunir cuanto se haga necesario para poner en el río una fuerza tan respetable, que no sea aventurado el éxito (Carranza, 1962: Volumen III 205).

Así mismo, le indicó el crítico estado en el que se encontraban las arcas fiscales, y le solicitó que fuera el propio comerciante quien buscase los medios para financiar las compras, las que luego serían reconocidas por el gobierno. Inmediatamente Pio White se puso a realizar la tarea encomendada, procediendo a comprar naves mercantes y contratar los marineros necesarios, usando mayormente parte de su propia fortuna.

En lo relativo a los tripulantes, hay que indicar que quienes se encargarían de las tareas eminentemente marineras eran en su mayoría extranjeros que, en gran número, conformaban las dotaciones de los buques comprados. Ello se debía a que su experiencia y conocimiento en las tareas de abordo eran superiores a los de la población local, y en que prácticamente no había tiempo para adiestrar tripulantes nuevos. Los locales, en cambio, conformaron las dotaciones artilleras y las de la infantería de marina embarcada que no requerían de una instrucción prolongada. De ello resultó que la conformación final de las tripulaciones fue similar entre ambos grupos, locales y foráneos, pero luego de embarcar a las tropas del ejército destinada a complementar a

las de infantería de marina, el número de locales supero al de los extranjeros (Rato, 1985:23).

Completada la integración y alistamiento la fuerza[16], logrado en un lapso de dos meses, se imponía la designación de su comandante. Teniendo en cuanta los magros antecedentes de 1811, se buscó en este caso a alguien que pudiera llevar a buen término la empresa iniciada. Tres fueron los marinos considerados. El francés Estanislao Courrande, el norteamericano Franklin Seaver y el irlandés Guillermo Brown. El primero, famoso corsario llegado al Plata en 1803 no fue considerado dado su origen nacional. Al tener que comandar oficiales y tripulantes mayormente de habla inglesa, se haría muy difícil la comunicación y, por otro lado, las relaciones entre franceses e ingleses, más en tiempos de guerra entre la Francia Napoleónica y la corona británica, no eran las mejores como para encarar un proyecto de esta naturaleza. Seaver, muy allegado a White, aparentemente no contaba con el favor de Larrea. Brown, marino establecido desde 1809 en Buenos Aires, amplio conocedor de las aguas en donde operar, fue el hombre elegido.

2.5 Campaña naval y dominio del Río de la Plata

Finalizado el alistamiento de la flota, su comandante buscó cuanto antes iniciar las operaciones. La campaña que se desarrolló en un lapso no mayor a tres meses, tuvo como escenario las aguas del Plata y el Uruguay (ver Fig. 7). En tres sectores se puede dividir el área de operaciones. El Plata exterior en donde el punto central era el puerto de Montevideo y con él, las fuerzas allí estacionadas, el Plata interior con la Isla de Martín García como objetivo central, y finalmente los ríos Paraná y Uruguay objetivos menores, según evolucionasen las operaciones, cosa que efectivamente así sucedió en el caso del Uruguay.

[16] Para un mayor detalle de la conformación de la flota, se pueden consultar las obras de Pablo Arguindeguy (1972) y la que posteriormente realizó junto a Horacio Rodríguez (1999), las cuales contienen sendos estudios pormenorizados de la misma.

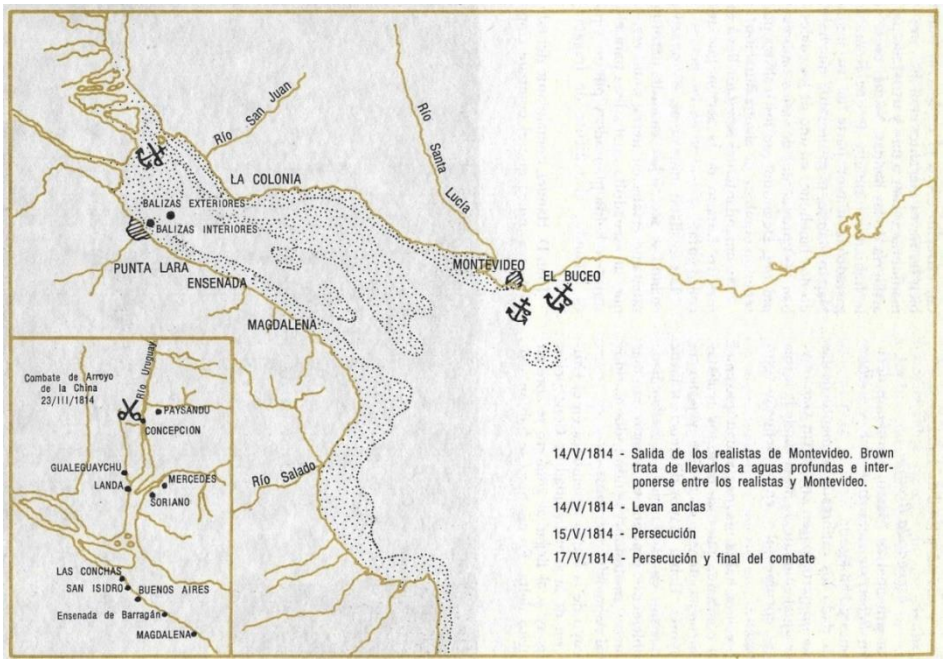


Figura 7: Área de operaciones durante la campaña naval de 1814. Dibujo de N. Pereyra. DEHN (Destefani, 1986A:301)

Las acciones emprendidas por Brown, estuvieron determinadas por las existentes al inicio de la campaña y como consecuencia del resultado que la misma iba provocando. Ubicada frente a los dos brazos más importantes del Paraná que desaguan en el Plata junto al Uruguay, el Paraná Guazú y el Paraná Bravo, Martin García se convirtió en el primer objetivo de la campaña. Fundamentalmente cuando se recibieron las noticias del arribo al lugar de una fuerza española. La misma, al mando del Capitán de Navío Jacinto de Romarete, había zarpado el 17 de febrero hacia la isla con el fin de impedir cualquier ataque sobre ella al recibir las noticias del alistamiento de la fuerza de Brown[17]. Siendo clave su ubicación, Martín García era la llave para el control de los ríos interiores (González Lonzieme, 1986B:215-17). Brown movilizó su fuerza[18] y puso proa a la Isla. Entre el 10 y el 15 de marzo de 1814 se produjo lo que se conoce como el combate naval de Martín García. Primer enfrentamiento entre las fuerzas opuestas en el Plata que llevaría a la derrota española. Diversas vicisitudes tuvieron el mismo, incluyendo la acción anfibia

[17] La fuerza española se componía por los bergantines *Belén* y *Aranzazú*, la sumaca *Gálvez,* cinco cañoneras, una lancha corsaria, la sumaca de transporte *Malacabada*, una balandra y un falucho, con un total de 37 cañones (Argüero, 1968:43)

[18] La flota revolucionaria de componía de la fragata *Hércules*, la goleta *Juliet*, el bergantín *Nancy*, la corbeta *Céfiro*, la goleta *Fortuna,* el falucho *San Luis* y la balandra *Carmen*, todos con un total de ochenta piezas de artillería. (Argüero, 1968:41)

que permitió la toma de la isla. Finalmente, la fuerza española fue derrotada y huyó hacia el río Uruguay[19] quedando las embarcaciones realistas fraccionadas en dos grupos, los sobrevivientes de Martín García en el río Uruguay[20] y el resto de la flota que no combatió, en Montevideo.

Habiendo obtenido el control de Martín García, Brown se dispuso a encarar el resto de la campaña. En busca de provisiones y poder recuperarse del revés sufrido, Romarete se dirigió al Arroyo de la China, actualmente Concepción del Uruguay. Hacia allí, despacho Brown una escuadrilla al mando de Tomás Nother[21], con el fin de forzar la rendición de los españoles, presuponiendo que estos estaban escasos de pólvora y municiones tal cual le relataba a Larrea en una misiva enviada con posterioridad a los hechos (Brown, 1958:84). El 28 de marzo las fuerzas se encontraron, y luego de un duro combate, la superioridad española se impuso a las naves revolucionarias[22]. No obstante ello, la fuerza realista quedó aprisionada en el Uruguay sin tener ningún tipo de rol en las acciones que posteriormente se dieron frente a Montevideo, rindiéndose finalmente en Buenos Aires (Destefani, 1986A:303).

Dado que el objetivo central de la campaña era la derrota de las fuerzas del Apostadero y así imponer un bloqueo fluvial que complementase el sitio terrestre, luego de asegurar la captura de Martín García, y mientras se daba la acción secundaria de Arroyo de la China, Brown inició las acciones necesarias sobre la flota apostada en Montevideo. Simultáneamente, el gobierno de Posadas llevó adelante con la mediación del representante británico en Río de Janeiro, Lord Strangford, un intento diplomático de alcanzar un nuevo armisticio con los realistas. Las negociaciones que el 12 de abril no llegaron a buen término, dejaron las puertas abiertas a la solución militar por medio de las fuerzas navales. Dos días más tarde zarparon a establecer el bloqueo a

[19] Para una referencia más profunda acerca de este enfrentamiento se puede consultar la obra de Luis Argüero (1968).
[20] Bergantines *Belén* y *Aranzazú,* sumaca *Gálvez*, balandra *Murciana* y las cañoneras *Perla, Lima, Americana y San Ramón*. (Villegas Basavilbaso, 1962:294)
[21] La flotilla de Nother, norteamericano de origen, estaba compuesta por la sumaca *Trinidad*, la goleta *Fortuna*, la balandra *Carmen*, la cañonera *Americana* y el falucho *San Luis*, todas con un total de 38 cañones.(Ibíd.).
[22] El texto de Villegas Basavilbaso (1962) da un buen detalle de esta acción.

Montevideo[23], el que se hizo efectivo a partir del día 20 de ese mes (Quartaruolo, 1986:257-260).

Distintos tipos de buques, tanto españoles como portugueses, fueron tomados como presas. Para el 6 de mayo, la flota bloqueadora fue reforzada[24] y los efectos de sus acciones ya se hacían sentir notablemente en la plaza sitiada. Luego de varios cabildeos entre las autoridades realistas, el día 14 de mayo la flota española[25] con una moral muy baja y al mando del Comandante General de Marina Miguel de Sierra salió del puerto a enfrentarse a las fuerzas que lo mantenían bloqueado. El combate se desarrolló a lo largo de tres días, entre el 15 y el 17 de mayo de 1814 (ver Fig. 8). Entre refriegas y calmas en los vientos, se fue llevando adelante el enfrentamiento que finalmente al tercer día concluyó con la victoria de las naves revolucionarias[26]. Derrotada la fuerza naval realista, el bloqueo se hizo total y para el 23 de junio, las tropas al mando de Alvear ya controlaban Montevideo. Desde el punto de vista de la revolución su ocupación era un hecho de alta significancia estratégica dado que cerraba el frente oriental, y alejaba el peligro de una invasión desde allí por parte de España, la cual se estuvo planificando a lo largo de 1814 y zarpó hacia América a principios del año siguiente[27]. Así mismo, fue importante el botín que las fuerzas navales revolucionarias obtuvieron[28] luego de la rendición del Apostadero Naval.

---

[23] Integraban la fuerza de Brown la fragata *Hércules*, las corbetas *Belfast y Céfiro*, y la Goleta *Juliet.* todas ellas enarbolando el pabellón azul y blanco, marcando gran diferencia con los hechos de 1811 en donde ambos bandos utilizaban la misma enseña. (Quartaruolo, 1986:260)

[24] Corbeta *Agradable,* bergantín *La Santísima Trinidad* y el falucho *San Luis*.

[25] Conformaban las fuerzas realistas el queche *Hiena*, las corbetas *Mercurio y Paloma*, las fragatas *Mercedes y Neptuno*, las balandras *Corsario (o Vigilancia) y La Podrida*, el lugre *San Carlos*, la goleta *María (o Catalana)* y el falucho *Fama*, totalizando doce naves, con 1.220 hombres y 157 piezas de artillería, que enfrentaban a una fuerza de ocho naves, 1.252 hombres y 147 piezas (Quartaruolo, 1986:265-66)

[26] Para un mayor detalle del combate consultar las obras de Carranza (1966) y Quartaruolo (1986) quienes hacen un detallado relato del mismo.

[27] En febrero de 1815 zarpó desde España la expedición del Mariscal de Campo Pablo Morillo con anunciado destino al Río de la Plata. Ya en alta mar se hizo público que la flota se dirigía hacia las costas venezolanas, destino ya decidido previamente. Grandes debates hay en torno al cambio de objetivo, indudablemente, la caída de Montevideo fue una de sus causas. Para mayor detalle sobre el tema consultar las obras de Heredia (1974:151 y ss.) y Costeloe (2010:84 y ss.).

[28] Sumaban un total de 18 naves de guerra con todo su armamento, más de 80 embarcaciones mercantes y de tráfico fluvial. Hay que agregar a ello, las seis naves de Romarete que estaban en el Uruguay y fueron llevadas a Bs As, así como la rendición de Carmen de Patagones (Ratto, 1985:67).

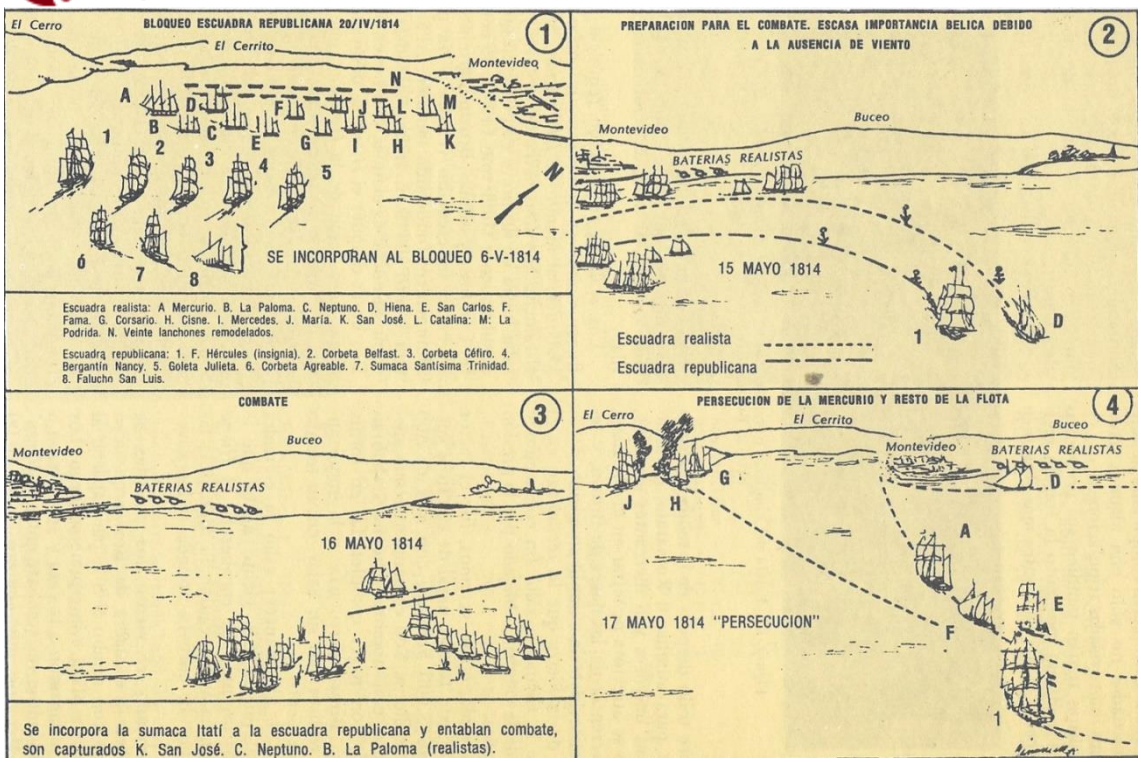


Figura 8: Bloqueo y combate naval de Montevideo. Dibujo de R. Sundbald. DEHN (Destefani, 1986A:306)

2.6 Consideraciones finales

Algunos aspectos se pueden destacar de los hechos que llevaron al desalojo de los realistas del Río de la Plata. Las acciones se pueden definir claramente en dos momentos temporales según la política definida desde el gobierno revolucionario. A partir del estallido del movimiento en mayo de 1810 hasta 1813 y desde esa fecha hasta la caída de Montevideo. Para el primer tramo, se pueden advertir movimientos netamente defensivos ante la superioridad de las fuerzas realistas. No se buscó en ningún momento disputar seriamente el control de las aguas que bañaban el complejo portuario (Destefani, 1986A:282), y cuando hubo un leve intento de ello, con la flotilla de Azopardo en 1811, fue un rotundo fracaso. Las naves españolas no sólo controlaban las aguas, sino que pudieron bombardear sin oposición reiteradas veces Buenos Aires, aunque sin resultados apreciables. Cabe destacar que ello no fue producto de las acciones de los defensores, sino de las características naturales del río que daban un marco defensivo natural a la ciudad.

La Logia Lautaro cambió la dirección de la guerra para ingresar en un segundo momento del conflicto. Con la conformación de la flotilla patriota en 1814 se inició el ciclo que llevó a la caída de Montevideo. En este lapso, el primero en donde se buscó conformar una fuerza naval con todas las reglas, siempre dentro de las posibilidades existentes, algunas cuestiones merecen ser abordadas. Inicialmente, la conformación de la fuerza, integrada por barcos mercantes adaptados a las tareas bélicas. En segundo lugar, la conformación de las tripulaciones y la designación de los comandantes a cargo de las mismas. Ellos fueron elegidos entre los capitanes y oficiales de la marina mercante que se hallaban en Buenos Aires en ese entonces. Los anglosajones conformaron la mayor cantidad, destacándose en su mayor número los norteamericanos, y completaban a los mismos, griegos, franceses y algunos criollos entre otros. Lo mismo sucedía entre los oficiales. Con respecto a las tripulaciones, eran mayoritariamente de origen inglés, norteamericano, italiano, francés, portugués y español. Los criollos eran los menos, aunque sí conformaron la mayoría de las tropas embarcadas (Destefani, 1986A:286-87).

En lo relativo al accionar y comportamiento en combate de los comandantes, el mismo no fue del todo uniforme. Muchos combatieron con valor, pericia y compromiso, entregando sus vidas como lo hicieron Franklin Seaver en Martín García y Tomas Nother en Arroyo de la China. En tanto, otros, no actuaron de tal modo. Amargas fueron las expresiones de Brown en el parte sobre las acciones de Martín García que le elevó a Larrea el 19 de marzo en donde expresó

> (…) La *Hércules* no podía aproximarse, y en realidad los demás buques tampoco deseaban hacerlo, debiendo hacer presente que el comportamiento cobarde y negligente de todos los comandantes, con excepción del comandante griego de la balandra[29], constituyó el único motivo por el cual no se encuentran hoy en su poder todos los buques enemigos (...) Inútil es insistir sobre este desagradable tema, pero debe buscarse una solución para el futuro, y ésta consistirá en que se me envíen comandantes para la *Zephyr*,

[29] Balandra *Carmen* al mando del subteniente Pedro Spiro

> la *Nancy,* la *Juliet*, la goleta apresada y el falucho[30]. Es indudable que a estos caballeros los habría retirado antes de ahora si hubiese tenido otros que los reemplazara. (Brown, 1958:50-51)

Posteriormente, en otra misiva también enviada a Larrea tres días más tarde, hacía referencia a las tripulaciones y el sentimiento de estas hacia los cuestionados comandantes expresando que "(…) Las dotaciones de los distintos buques gozan de excelentes espíritus, quejándose todas ellas de la timidez de sus comandantes para llevarlos a la acción" (Brown, 1958:55). Aspecto que luego califica como cobardía con todas las letras, en la nota que nuevamente cursa a Larrea el día 30 de marzo en donde lamenta la muerte de Nother y responsabiliza de la misma a los otros comandantes.

> (…) Permítame Señor, le pregunte, ¿por qué la goleta Presa, cuyo Comandante alardea tanto de su honor, así como el del falucho no tomaron parte en el combate[31]? Probablemente enviara Ud. de refuerzo los mismos buques con los mismos comandantes, sin embargo de conocer la calidad de ellos. Pero esto no puede ser, sabiéndose que ya una vez se nos escaparon las naves enemigas en la Isla de Martín García, a causa únicamente de la cobardía de los Comandantes de nuestra escuadra (…) Prefiero confiar el mando a un marinero que a un cobarde. (Brown, 1958:63,64)

Es evidente que la búsqueda de personal apto e idóneo para el comando fue uno de los puntos más frágiles que se tuvo que enfrentar. A modo de rectificar este aspecto, Larrea en nota cursada a Brown el 8 de mayo de 1814, lo autorizaba a realizar los cambios que considerase necesarios entre los oficiales (Brown, 1958:85-85).

En definitiva, se puede decir que los diversos aspectos que cubrieron el alistamiento y desarrollo de la campaña de 1814, tanto en hombres como materiales, sumado a la experiencia que en combate iban tomando los diferentes actores, fue el paso previo para el necesario aprendizaje y

[30] Eran dichos comandantes el Subteniente Henry James a cargo de la *Nancy*, el sargento mayor Santiago King al mando de la *Céfiro*, el Capitán Pablo Zufriategui al mando de la goleta *Fortuna* y el Teniente Guillermo Clark al mando del falucho *San Luis* (Arguindeguy-Rodriguez 1999:88,146,195,170)

[31] Se refiere al Capitán Pablo Zufriategui y el Teniente Guillermo Clark

adiestramiento de quienes, desde diferentes funciones, desarrollaron las campañas corsarias marítimas entre 1815 y 1821. La búsqueda de naves aptas, tripulaciones preparadas y comandantes idóneos fue una constante.

Luego del triunfo en Montevideo, la estrategia naval dio un giro. Ciertas decisiones tomadas por el gobierno hicieron que la misma cambiara, pasando en cierto modo de depender del Estado a hacerlo de los particulares con acuerdo del mismo. La guerra naval que siguió a partir de 1815 fue en definitiva producto de dichas decisiones. El sentido comercial del conflicto fue superior al bélico, dado que se decidió apelar a la guerra sobre los medios económicos enemigos, subordinando a ella los objetivos militares y buscando simultáneamente una ganancia pecuniaria en la misma. Estas desarrolladas por los corsarios bajo la bandera de las Provincias Unidas entre 1815 y 1821 se convirtieron en una empresa económica en el marco de la guerra llevada adelante por marinos, particulares y el Estado.

Capítulo 2

Organización de la Campaña Corsaria

1. Acciones post Montevideo

1.1 Desmovilización, desarme y liquidación de la flota

Producida la caída de Montevideo, la situación de la guerra había dado un giro importante en el Plata a diferencia de otros escenarios americanos. Hacia 1815 el desarrollo de los acontecimientos era muy negativo para los revolucionarios. En el Alto Perú a las derrotas de Belgrano en Vilcapugio y Ayohuma, se les sumo el posterior desastre de Sipe Sipe con la virtual liquidación del Ejército del Norte lo que parecía ser el golpe de gracia a toda la revolución americana (Best, 1960:219). En Chile, se había producido la derrota de los patriotas en Rancagua y los realistas tomaban el control, dando fin a lo que se ha dado por llamar la *Patria Vieja* (Bushnell, 1991:101). Mientras que en Venezuela, las fuerzas comandadas por Morillo hacían su entrada en Cartagena y luego en Bogotá, quedando de este modo como único foco revolucionario sobreviviente el Río de la Plata. No obstante ello, el proceso revolucionario entro, en lo que se puede denominar como la reorientación de la guerra, convirtiéndose de civil en colonial al dar paso, ya no a arrestos aislados, sino a empresas militares de liberación (Halperin Donghi, 1999:112). El escenario marítimo no sólo sería complementario del terrestre, sino que tuvo su propia dinámica que se manifestó en la realización de las acciones corsarias a falta de grandes operaciones navales.

Culminada la rendición de los realistas en la Banda Oriental, se cerró la campaña naval con la toma de Carmen de Patagones el 23 de diciembre de 1814. Con todo el Plata y la costa atlántica en manos revolucionarias, el paso siguiente fue redireccionar la guerra naval. Las prioridades de las autoridades pasaban por sostener al Ejército del Norte, y hacia allí se canalizaron los recursos, por lo que mantener en funcione a la flota de Brown ya no era prioritario, amén de no contarse con los medios para ello. Los ingresos de la

aduana no alcanzaban y los aportes de White se habían agotado, por lo que se procedió a llevarla a su mínima expresión (Canceco, 1986:313).

La guerra naval fue llevada a su mínima expresión (Canceco, 1986:313). Se rebajaron a la mitad los sueldos de los marineros, se licenciaron oficiales y comandantes, se desmovilizó y/o se vendió a la mayoría de las unidades, junto a las presas capturadas. No quedó casi ningún buque mayor en operaciones. La fragata *Hércules* fue entregada a Brown, por disposición del Director Supremo, como premio por sus acciones, el 6 de septiembre de 1814 (Brown, 1958:130) y los demás buques, en un número superior a las quince unidades de diferente porte fueron desarmados o vendidos[32]. También se procedió a la liquidación de las presas y a la entrega de las ganancias al personal naval. Ello provocó conflictos entre Brown -quien resultó sumariado- y White, que acompañaba al gobierno representado por Larrea, en lo que se ha considerado como uno de los principales actos de corrupción administrativa de esos tiempos[33]. Estos hechos ejemplifican las íntimas relaciones que se entretejían, de manera no siempre clara, en materia de intereses militares, comerciales y económicos. Es interesante detenerse un instante en este incidente que enfrentó al funcionario encargado de organizar la fuerza naval, al comandante de la misma y al financista que, con su aporte, había contribuido a conformarla. Su desarrollo deja una idea de los problemas que se suscitaban en torno a las ganancias de las operaciones emprendidas.

Terminada la campaña, se dispuso el remate de las presas y el pago a las tripulaciones y oficiales, no solo de sus salarios y el premio por el logro obtenido, sino de sus partes en el botín capturado. Para la liquidación de las presas Brown intentó que fueran nombrados Roberto Billinghurst y luego Juan M. de Alzaga, hombres de su confianza dado que, junto a otros oficiales, rechazaron el intento de White de designar a un allegado suyo en aquellas funciones. Finalmente se nombró a Pedro de Lezica y Domingo Gallino,

[32] Sólo se conformó una pequeña flotilla integrada por el bergantín *Aranzazú*, la sumaca *Gálvez*, la goleta *Invencible*, el bergantín *Belén* y un par de mercantes armados como transportes quedando cómo únicos elementos de la Marina del Estado (Canceco, 1986:318)

[33] Un excelente estudio sobre el particular realizaron en conjunto Ricardo R. Caillet-Bois y Eduardo Popolizio (h) (1926)

personas relacionadas al comerciante norteamericano. Muchas embarcaciones fueron vendidas al precio que Larrea les imponía en forma arbitraria y las ganancias fueron administradas por White perjudicando al personal naval al que no se le liquidó los pagos adeudados ni las retribuciones obtenidas (Canceco, 1986:319). Estas acciones provocaron no pocos conflictos, al punto tal que, terceras personas tuvieron que deslindar responsabilidades para no verse involucradas.

La morosidad en los pagos fue el motivo de un altercado que Brown tuvo con White, provocando la detención de este último por el comandante irlandés. Ello dio lugar a la sustanciación de un sumario por parte de las autoridades contra Brown por lo sucedido, sumado a un proceso judicial que White emprendió en su contra. Analizando dicho sumario y, las correspondencias de ese entonces[34] se desprende de todo lo sucedido lo siguiente. Ante los reclamos no atendidos de parte de Brown por el atraso en los pagos, este se encontró con White en la calle, y luego de una discusión verbal en donde el irlandés lo acusó de "pícaro y ladrón", el comerciante abofeteo a su oponente. Días más tardes, White al tener que concurrir por cuestiones de sus actividades a los muelles, fue detenido por Brown, quien en su calidad de Comandante Naval lo encerró en unos de los buques convocando de inmediato al escribano Baltasar Borges para que labrase el acta correspondiente. Enterados en el gobierno de los hechos, ordenaron liberar al comerciante e iniciaron un sumario al marino (Ratto, 1985:75). Finalmente, luego de diversas actuaciones, más allá de las mutuas acusaciones, hacia octubre de 1814, todos fueron absueltos de los cargos e imputaciones que de un lado y el otro se hicieron (Caillet-Bois – Popolizio, 1926:6). En tanto que el personal naval, licenciando en su mayoría, continúo sin cobrar lo adeudado (Caillet-Bois – Popolizio, 1926:9).

En la carta enviada por Brown al Director Supremo el 22 de noviembre de 1814, junto a otros cinco oficiales que sumaron sus rúbricas, se reclamaron los haberes no pagados desde el inicio de la campaña en marzo de ese año (Brown, 958:155-56). El 7 de junio de 1815 se había conformado una Junta

[34] Se puede consultar en profundidad este sumario en los documentos del Alte. Brown (Brown, 1958:134 y ss.) los cuales serán seguidos en este trabajo.

para que dirimiese el conflicto por las presas entre Brown y Lezica (Brown, 1958:165). Por otro lado, el 1 de mayo de 1815, por medio de un oficio se le solicitó al comerciante, y posterior armador de corsarios Pedro Aguirre, información acerca de la situación de las presas y la liquidación de la flota. Este inmediatamente respondió con una nota cursada al día siguiente, deslindando responsabilidades y señalando a quién, según su criterio, era la persona responsable de todo al expresar que

> (…) Desde la derrota de la Escuadra de Montevideo hasta la fecha, con todas las demás noticias relativas a este asunto; juzgo deben informar a V.S. que no he tenido la mas pequeña intervención en la venta de los buques que se ha hecho después de la rendición de otra Escuadra y toma de Montevideo, como tampoco tuve la más pequeña intervención en los que se compraron para transformación de nueva escuadra (…) Quien puede con exactitud responder a todos los puntos del citado oficio de V.S. es Dn. Guillermo White porque el ha corrido con la Compra de los Buques, y aún con las ventas o enagenaciones según supongo (AGN III. Cap. Pto. Caja 003)

Con el fin de obtener el dinero adeudado, en su calidad de jefe de la Comandancia General de Marina, Brown había procedido unos días antes, más precisamente el 27 de abril de 1815 a embargar diversas embarcaciones de White (AGN III. Cap. Pto. Caja 003). Luego de haber sido informado el 28 de Julio de la conformación de la Junta, comunicó a la misma, en nota cursada el 31 de octubre de 1814, la suspensión del embargo para el caso de la goleta *Wellington,* al haberse abonado la fianza correspondiente (AGN III. Cap. Pto. Caja 003). Finalmente Larrea fue condenado al destierro junto al embargo de sus bienes y White a la expulsión del territorio de las Provincias Unidas en el término máximo de veinte días, previa designación de un apoderado para liquidar las cuentas que tuviese pendiente (*Gaceta de Buenos Aires, Extraordinaria.*19/10/1815; 1910: T4, 363-4).

En definitiva, más allá de las medidas tomadas contra el patrimonio del comerciante norteamericano, gran cantidad del salario del personal naval quedó impago, lo mismo que el premio por el triunfo militar y las partes que a cada uno les correspondían por las presas logradas. Algunos cobraron sólo

una fracción. Tal fue el caso del Sargento Mayor Ricardo Baxter, comandante de la nave capitana de Brown en la campaña de 1814, la Fragata *Hércules.* El 12 de agosto de 1814 White le entregó la suma de dos mil quinientos sesenta y un pesos con siete reales ($ 2561.7), en concepto de pago a cuenta de lo adeudado (DEHN, Caja 951.H-12.4). No obstante ello, luego continúo con sus reclamos durante varios años, tal como lo hizo en nota del 12 de septiembre de 1816 (DEHN, Caja 951.H-12.2).

Por su parte, aunque Brown continuó defendiendo sus derechos sobre las presas, sus reclamos no parecen haber sido atendidos y terminó por desistir de las acciones legales[35]. Finalmente, llegó a un acuerdo con el gobierno por el cual recibiría cincuenta mil pesos a modo de compensación y renunciaba a seguir con los reclamos por los montos totales, según resolución de la Junta de Representantes del 26 de octubre de 1827 (Brown, 1959:118).

Este tipo de prácticas -deudas salariales, presas no liquidadas- no se limitaron a la campaña de 1814, sino que se repitieron más adelante. En la guerra naval de ese entonces, los intereses militares iban de la mano de los económicos y, en cierto modo, inclusive a la saga los primeros de los segundos.

1.2 Capitanía de Puerto y Comandancia de Marina

Junto a la liquidación de la flota, las autoridades revolucionarias procedieron a confirmar el control de los puertos del complejo portuario y a la reorganización de la Comandancia de Marina y la Capitanía de Puerto. Se designó como capitán del puerto de Montevideo el 30 de junio de 1814, al Teniente Coronel

[35] Como parece desprenderse de la nota del 29 de noviembre de 1822 escrita por Juan Manuel De Luca. Allí se informaba a las autoridades sobre la imposibilidad de esclarecer los derechos que por las presas le correspondían a Brown, dado la inexistencia de documentación sobre el tema (Brown, 1958:433-34). El 9 de enero de 1823 la Comisión de Cuentas informó su desconocimiento del paradero de los papeles que atestiguasen el destino de las presas y la rendición de cuentas realizada oportunamente por White sosteniendo que "(…) Por otra parte D. Guillermo P. White fue el encargado del apresto de la Esquadra, y del recibo y distribución de las presas, habiendo recibido para la primera sobre medio millón de pesos; ignorándose lo que pudo producir las ventas y repartos sin que en tan dilatado tiempo haya habido, poder que le obligue a rendir cuentas a pesar de haber sido estrechado hasta con prisiones y otras penas (…) la comisión en este estado nada puede decir por no constarle la contrata o convenio que precedieron ni las cantidades que puedan haber recibido y deban resultar de las cuentas de White y las que les debió rendir el agente D. Pedro Lezica (…) (Brown, 1958:437-38)

Enrique Pailardelle, luego reemplazado con el título de Gobernador Intendente del Puerto por el Capitán de Fragata Bernardo Bonavía. Colonia quedó a cargo de José Blas Pico, quien ya estaba en dicho puesto desde 1812 y Maldonado estuvo bajo la responsabilidad de Juan Manuel Correa, quien cumplía allí funciones desde 1813. En todos los casos, estuvieron en sus puestos hasta 1815, momento en el que fueron reemplazados por autoridades artiguistas, las que a su vez, fueron desplazadas al producirse la invasión portuguesa.

Por un breve tiempo, el complejo portuario en su totalidad estuvo bajo el control de las autoridades asentadas en Buenos Aires. Entre las diversas tareas que se realizaron, destacó haberse procedido a atender los reclamos de quienes se sintieron perjudicados económicamente por la derrota realista. A modo de ejemplo, en la nota del 6 de septiembre de 1814 firmada por el comandante de la Capitanía de Puerto Martín Thompson, quien se había trasladado a Montevideo, rechazó las pretensiones de algunos españoles de esa ciudad, que aducían ser propietarios de buques tomados por Brown. El problema radicaba en que, originalmente, dichas naves pertenecían a habitantes de Buenos Aires y habían sido capturados por la Armada Real luego del estallido de la revolución. Estas embarcaciones finalmente fueron devueltas a sus dueños originales que habían sido víctimas de la acción naval española (AGN III, Cap. Pto. Caja 003).

También se procedió a organizar las actividades portuarias, remitir el cuantioso armamento capturado, base de las futuras operaciones navales emprendidas y, entre otras medidas tomadas, realizar el traslado de toda la documentación hallada en el puerto, la cual hoy en día se encuentra en el AGN. Al triunfo militar, siguió la organización política y económica por el facilitada (Canceco, 1986:316).

En los tiempos de la toma de Montevideo, dos organismos atendían todos los aspectos inherentes a las actividades navales. La Comandancia de Marina se ocupaba de las cuestiones relacionadas con la flota militar, en tanto que, la vieja Capitanía de Puertos heredera de la época virreinal, lo hacía en lo concerniente a la navegación mercante. Esta última no sólo actuaba en las

actividades referentes al puerto de Buenos Aires, sino también en todas las realizadas en el resto del complejo portuario, incluyendo luego de su rendición al de Carmen de Patagones.

La Comandancia de Marina, que funcionaba desde 1812 junto como la Capitanía de Puerto, estaba bajo el comando de Martín Thompson. Brown, cuya renuncia, luego de la campaña de Montevideo que le fue rechazada quedó a cargo de la fuerza naval como Comandante de Marina, afectado a la defensa de Buenos Aires. Debido a los conflictos políticos existentes y al contencioso que se sostenía por los pagos no abonados al personal naval, el área de Marina estaba en desorden, por lo que luego de la caída de Alvear, fue designado por Rondeau el Coronel Mayor Matías de Irigoyen y de la Quintana como Comandante General de Marina, a partir del 28 de octubre de 1815 en un cargo superior a los de Brown y Thomson y teniendo como tarea la reorganización de las actividades de todo el ramo naval (Arguindeguy, 1986:415).

2. Cambio de estrategia en la Guerra Naval.

2.1 Necesidad de la Guerra Corsaria

En 1815, desafiando a un fisco casi sin reservas, se buscó continuar con la guerra, dado que un último esfuerzo llevaría a la victoria y la paz, (Halperín Donghi, 1972:251). A partir de ese año, se ingresó en el ciclo de las grandes operaciones militares coordinadas y con un objetivo común. En ese contexto, con la reorganización de la Comandancia de Marina, la guerra naval dio un giro, tanto en lo estratégico como en su financiación. Dado que la mayor cantidad de recursos estatales se destinaban a las fuerzas de tierra, en particular, al Ejército de Los Andes (Halperín Donghi, 1972:251), la búsqueda de una forma alternativa de sostenimiento de la guerra naval se hacía imperioso. Una vez en su puesto, Matías de Irigoyen consideró los pasos a seguir. Constantes eran los rumores de un ataque realista sobre Buenos Aires. Ante una incursión de esa naturaleza, que en cierta forma sería una repetición de la realizada por los británicos en 1806, la primera línea de defensa se daría en el ámbito naval. Con la flota ya desmovilizada y desarmada, no había

muchos medios para llevarla adelante, por lo que se buscaron alternativas. Una de ellas fue considerar la posibilidad de organizar una nueva fuerza.

En la proclama que el Cabildo de Buenos Aires emitió el 22 de mayo de 1815, se planteó la necesidad de armar una nueva fuerza bajo el mando de Brown. El objetivo era hacer frente al posible ataque que se estaba considerando sobre la ciudad, pero aclarando la falta de recursos para su conformación (Brown, 1958:163-4). Se proyectó alistar siete buques, pero luego la idea fue desechada. Posiblemente a causa de que se haría con mercantes transformados en naves militares, tal cual lo hecho en 1814, los que no podrían hacerles frente a verdaderos barcos de guerra (Muzzio, 1955:95) o por la falta de recursos o por ambos motivos. Ante ello, una de las consideraciones que Matías de Irigoyen tomó en cuenta, fue la de pasar a la ofensiva recurriendo a la guerra de corso, sumando a ello los pedidos realizados por algunos extranjeros residentes en Buenos Aires de iniciar este tipo de actividades (Bealer, 1937:15).

Fue así que se decidió tomar la iniciativa en donde Irigoyen ideó la campaña en dos planos. Uno militar y otro económico. Se iban dando los primeros pasos para desarrollar acciones que con un origen bélico se convirtieron finalmente en una empresa económica. Se decidió actuar en las costas del Pacífico y simultáneamente atacar las rutas comerciales españolas desde y hacia Europa (Arguindeguy, 1986:402). En definitiva, se trataba de ir a buscar al enemigo y no de esperarlo. Todo ello sin muchos recursos disponibles, ni la posibilidad de formar otra flota. Fue así que se desechó el plan de conformar una nueva fuerza y bajo la modalidad del corso se organizó un escuadrón que actuase en el Pacífico, mientras se despachaban algunas naves hacia el Atlántico. Al mismo tiempo, se intentaba compensar la pobreza del estado privilegiando un tipo de guerra que, al estar el fisco al límite por costar las acciones en tierra, no necesitase sus aportes para llevarla adelante y simultáneamente fuera fuente de ingresos para el mismo. .

2.2 Marco estratégico y legal

2.2.1 Estrategia operacional

Se procedió a organizar las fuerzas navales de acuerdo a las exigencias que la nueva estrategia marcaba. Tanto la costa del Pacífico Sur, como las aguas del Atlántico, fueron el escenario del inicio de la campaña en 1815 y que se extendió hasta 1821 (ver Fig. 9). En el caso del Pacífico, la actividad de las naves enviadas desde Buenos Aires fue entre los años 1815 y 1817, para luego quedar en manos de los marinos que respondían a las autoridades revolucionarias de Chile. La zona de operaciones fue bien delimitada en las instrucciones que el gobierno le entregó al comandante de la *Hércules*, M. Michael Brown, el 2 de septiembre de 1815 indicando en su noveno artículo que

> El Corso no podrá extenderse á más altura en el mar pasífico que á los onze grados norte de la línea equinoccial, y puesto que su primer fin es hostilizar la navegación é impedir si fuere la navegación entre Chile y Lima (Brown, 1958:170).

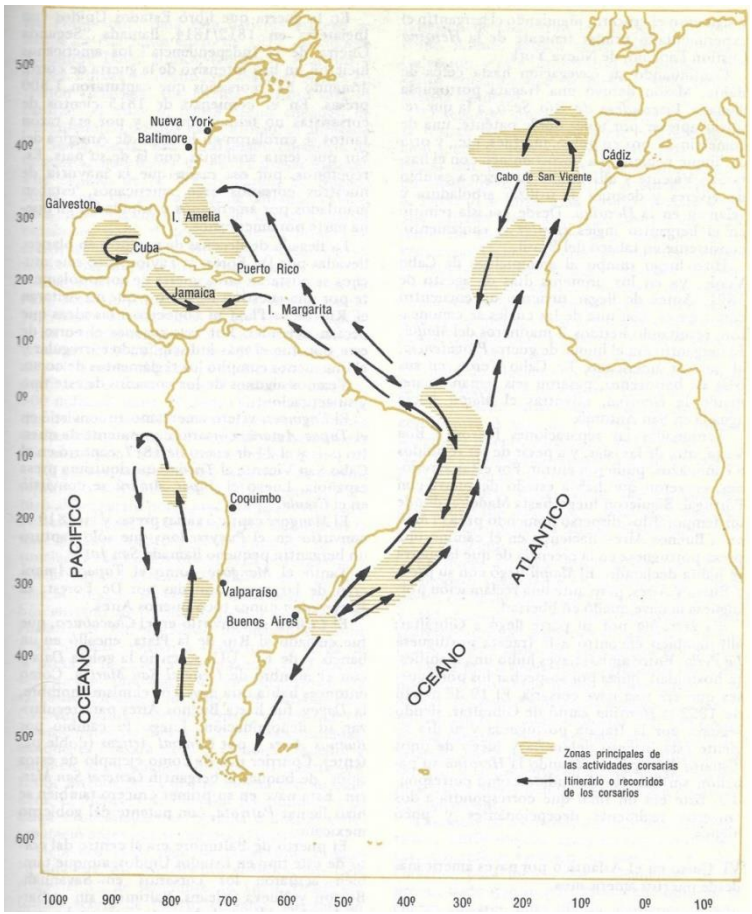


Figura 9: Zona de operaciones y principales rutas de los corsarios de las Provincias Unidas entre 1815 y 1821. Dibujo de R. Sunblad (Destefani, 1986C:483)

Con respecto al Atlántico, diversas fueron las áreas de operaciones, todas ellas determinadas por la localización del tráfico comercial español. Inicialmente se actuó en aguas sudamericanas, entre Buenos Aires y el nordeste de Brasil para extender luego las acciones a otras geografías. El Caribe y las costas cercanas a España se convirtieron en las principales zonas de actuación de los corsarios, siendo ideales para este tipo de guerra. Con el comercio español aún vigente, las rutas de navegación más importantes eran desde La Habana y Veracruz hacia Cádiz y, desde las Filipinas, dando la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza hacia la península ibérica. La primera era la de mayor tránsito mientras que la otra, con menor flujo, era la más rica en lo referente a las mercaderías transportadas. Por supuesto, el Atlántico Norte fue el escenario en el que hubo mayor actividad por parte de los corsarios (Bealer, 1937:29). Las naves armadas en Buenos Aires usaron como punto de apoyo la costa este de los Estados Unidos, y a partir de que los buques alistados principalmente en Baltimore y Savannah se sumaron a la ofensiva, la costa norteamericana y el Caribe (ver Fig. 10).

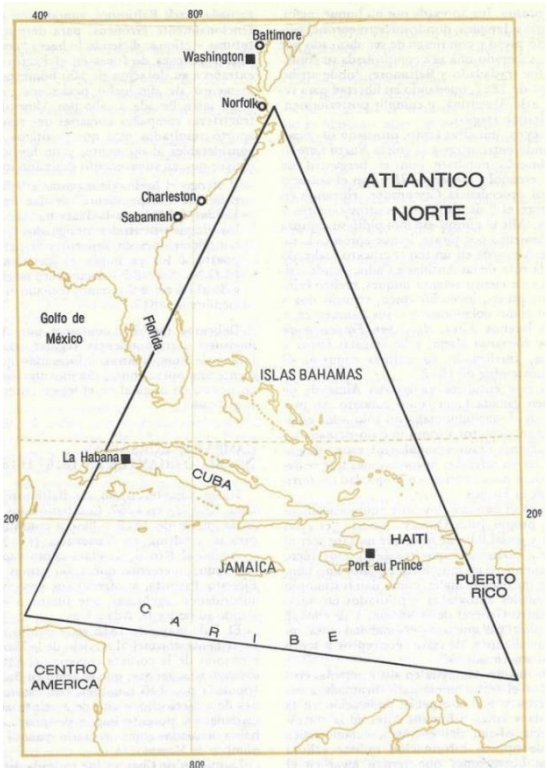


Figura 10: Área de operaciones en el Caribe y bases en la costa este de los EEUU entre 1817 y 1821 (Destefani, 1986C:407)

Las proximidades de Cádiz y el cabo San Vicente, puerta de entrada del comercio marítimo español hacia la península, fueron los otros puntos en donde los corsarios ondearon la bandera de las Provincias Unidas (ver Fig. 11).

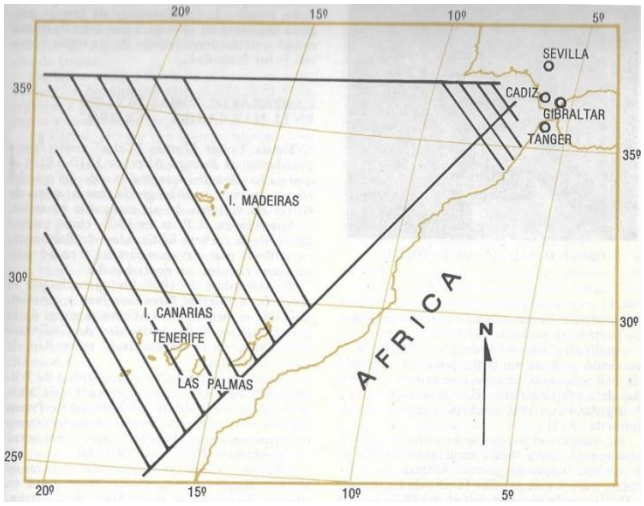


Figura 11: Zona de operaciones de los corsarios rioplatenses en aguas próximas a la península Ibérica (Destefani, 1986C:403)

Pero no sólo operaron frente a la costa gaditana, también hubo acciones en el Cantábrico, el Mediterráneo e inclusive en el Canal de la Mancha (Bealer, 1937:42). El daño realizado fue muy grande. La *Gazeta de Buenos Ayres* el 2 de diciembre de 1818 expresaba que

> (…) Llegó un corsario nuestro á Burdeos, pidió víveres y se los dieron; llegó otro con una presa a Londres, y se le franquearon hasta almacenes para depositarla hacienda, pero se le prohibió vender y hasta le exigieron fianzas á su salida de venir á Buenos Ayres precisamente de donde era su procedencia (…) (*Gazeta de Buenos Ayr*es 2/12/1818; 1910:T5.535)

La cita no sólo es indicativa de la extensión de la zona de operaciones, sino también del apoyo no oficial que los corsarios rioplatenses recibían en otros estados de Europa.

Las primeras operaciones comisionadas en el Atlántico eran de corte defensivo. Tenían como objetivo acosar a los supuestos transportes de tropas que serían enviados hacia América y, al mismo tiempo, cortar e interceptar las comunicaciones entre España y América (Bealer, 1937:107). Pero a medida

que las acciones se hacían más agresivas, se estaba pasando a un plano netamente ofensivo. El objetivo militar fue desplazado por el económico, porque más allá de que muchos luchaban sinceramente interesados en la causa revolucionaria, para otros el corso era un medio de ganarse la vida (Bealer 1937:46).

2.2.2 Cobertura Legal

Como se indicó, la práctica de la guerra corsaria requería poseer todo un ordenamiento legal que no la dejara en posición de ser calificada por el resto de la comunidad internacional como mera piratería. Al momento de su inicio en el Río de la Plata no existía legislación vigente alguna que cubriese los aspectos del corso. Hacia 1815 la independencia aún no había sido dictada, por lo que a la vista de los poderes extranjeros la guerra, en la práctica se reducía a unas colonias levantadas contra su metrópoli. Ejemplo de ello se encontraba en la posición oficial tomada a lo largo de todo el período por el gobierno de los Estados Unidos. En fecha tan tardía como el 1 de enero de 1819, ya con la emancipación sancionada dos años y medio antes por las Provincias Unidas, pero sin el reconocimiento por las autoridades norteamericanas, desde Washington el Secretario de Estado John Quincy Adams se comunicó con el representante de su gobierno en Gran Bretaña, Richard Rush, expresándole que

> En una comunicación se menciona que Lord Castlereagh le preguntó que con qué carácter eran considerados por el gobierno de los Estados Unidos los comisionados de los gobiernos revolucionarios sudamericanos. Ellos no han sido recibidos o reconocidos en su carácter oficial porque eso habría equivalido a un reconocimiento formal como independientes de los gobiernos de que proceden. Pero ha habido comunicaciones con ellos, así verbales como escritas, libremente y sin simulación. Nosotros hemos considerado la lucha entre España y esas colonias como una *Guerra Civil*[36], cuya cuestión esencial era su Independencia o su sujeción a España. Con respecto a esta guerra, la política declarada y real de los Estados Unidos ha consistido en permanecer neutrales (…) (Manning, 1930:T1.100)

[36] La cursiva pertenece al texto de referencia.

Dos cuestiones se desprenden de este párrafo. En primer término el estatus oficial que las autoridades estadounidenses le daban a los gobiernos revolucionarios, y por extensión a sus acciones dentro de lo que consideraban como una guerra civil entre España y sus colonias. En segundo lugar la política seguida por los Estados Unidos frente a la guerra, la cual se anunciaba oficialmente de estricta neutralidad.

A falta de nueva legislación, se recurrió a las ordenanzas españolas para el corso puestas en vigencia por Carlos IV el 20 de junio de 1801, durante las guerras contra la Francia napoleónica. El 21 de septiembre de 1815 con las firmas de Balcarce y Alvarez, estas fueron emitidas bajo el título de "Ordenanzas para el corso de 1801" pero adaptando las originales a las necesidades del momento. En la redacción del primer artículo, se expresaba que

> Cualquier individuo de estas Prov[37]. qe quisiese armar en corso contra Enemigos del Estado ha de recurrir al Comandante Militar de Marina de la Prov. a donde pretendiese armas para obtener permisos con patente formal qe le habilite a este fin explicando en las intenciones la clase de embarcación que tuviere destinada, su porte, armas pertrechos y gente de dotación así como las finanzas abonadas que ofreciese para seguridad de su conducta y puntual obediencia que en esta orden se previene, de no cometer hostilidad no ocasionar daño a los individuos de este estado ni a los otros príncipes o estados que no tengan saña con este (…) (DEHN, Caja 953.1.H-1)

Se dejaba en claro que la convocatoria quedaba abierta a todo aquel que quisiese actuar junto al Estado con la condición de sólo atacar a las fuerzas enemigas, sin provocar daños a terceros. A lo largo de cincuenta y nueve artículos, se daban todas las instrucciones generales necesarias para las operaciones a emprender. Se destacaba que la embarcación y el personal a bordo estaban al servicio de la marina militar, por lo que su misión figuraba dentro de las acciones que se le encomendase en tal sentido desde el Estado.

[37] En las originales de 1801 iniciaban expresando "El rey", y la redacción del artículo 1 comenzaba diciendo "El vasallo mío que quisiere armar en Corso contra enemigos de mi Corona (…) (Carranza, 1962:T3.16)

Y este fue el objetivo de la misión organizada para actuar en el Pacífico. Tanto las ordenanzas, como las instrucciones entregadas a los comandantes de la expedición, conformaron el modelo a seguir para las demás embarcaciones despachadas en ese momento, que con diversas variantes dieron el marco legal, al menos hasta el año siguiente en que se buscó ordenar las mismas.

El 1 de septiembre de 1815 se convinieron las proposiciones entre el Director Supremo y Guillermo Brown, en su calidad de armador de la *Hércules* y la *Santísima Trinidad*, para la campaña. Allí se detallaba el área de operaciones, la composición y el enemigo contra quien se destinaba la fuerza, todo expresado en su encabezamiento de la siguiente forma

> Proposiciones aceptada por el Coronel de Marina del Estado D. Guillermo Brown y en que se conviene el Excelentísimo Director Provisional del estado para el corso que va a practicar en el mar del sud, la corveta de la propiedad del primero y el bergantín nombrado Trinidad contra la bandera española. (DEHN, Caja 951.H-12.7)

Distinto fue el caso para las dos embarcaciones despachadas simultáneamente hacia el Atlántico, pero con objetivos distintos según el buque que se tratase. Para operar con el bergantín *Invencible* y la corbeta *Zephyr*, se les otorgaron patentes a David Jewett y Thomas Taylor el 23 de junio y 17 de julio de 1815 respectivamente.

Mientras en Buenos Aires se daba inicio a las operaciones corsarias, España buscaba por su lado alternativas para encarar la guerra naval. Luego de Trafalgar, batalla en la que el poder naval hispano recibió un golpe letal, del que no pudo recuperarse, la armada realista quedó inerme frente al desafío que los corsarios revolucionarios le plantearon (Cervera Pery, 1992:119). Ante las pérdidas ocasionadas y, la falta de medios para contrarrestarlo, Fernando VII también recurrió a la guerra corsaria (Ratto, 1985:83). El 8 de febrero de 1816 el monarca español se vio en la obligación de emitir un decreto que reglamentaba el corso contra los revolucionarios americanos, publicado en la *Gazeta de Madrid* el 13 del mismo mes y reproducido el 26 de octubre de 1816

por la *Gazeta de Buenos Ayres*. En ella, el Rey no sólo ponía bajo su matrícula a quienes se sumasen a la empresa, sino que les ofrecía incentivos de todo tipo. Así mismo, reconocía que los daños recibidos por los americanos eran importantes al decir que

> Son ya muy graves y dilatados los perjuicios y daños que causan al estado en general, y á todos mis amados y fieles vasallos en particular, los buques armados por los insurgentes ó rebeldes de mis dominios de América en todos aquellos mares, interceptando la navegación y comercio (…)
> (*Gazeta de Buenos Ayr*es 26/10/1816; 1910:T4.676).

Como respuesta, en Buenos Aires se decidió reglamentar de una forma más amplia las operaciones en curso. Con la independencia ya declarada, la situación cambiaba sustancialmente. Ya no se trataba de colonias que luchaban en rebeldía contra su metrópoli, sino el de un Estado que, en un proceso muy complejo, buscaba su emancipación. Se cumplía con lo que, había insistido en su momento el General San Martin, al manifestar la urgencia de que dicha declaración fuese realizada. Paso necesario para la renovación del esfuerzo bélico contra España, habida cuenta de que al no hacerlo, en palabras del General, “los enemigos nos tratan de insurgentes, pues nos declaramos vasallos” (Lynch, 2009:131). Haciéndolo, se les daba cobertura legal a sus fuerzas, como las de un estado libre en lucha por su independencia y no las de colonias rebeldes enfrentadas con su monarca.

El 18 de noviembre de 1816 en respuesta al decreto de Fernando VII, con la firma de Juan Martín de Pueyrredón, se sancionó un reglamento para formalizar y extender las operaciones corsarias en marcha, publicado en la *Gazeta de Buenos Ayres* el 2 de diciembre de 1816. En su introducción refiriendo y, en cierto modo, contestando al decreto español adhería al concepto sostenido por San Martín en su momento expresando que

> (…) huyendo de manchar los principios santos en que descansa la emancipación de las Provincias Unidas del Sud con determinaciones indignas de la ilustración del siglo, tratando de ajustar mis pasos al sistema de guerra que está en uso entre Naciones civilizadas, y convencido de los progresos

> adquiridos por los corsarios de los gobiernos libres de América, he resuelto dar la extensión conveniente á las hostilidades en la mar y hacer mas expectables los perjuicios que el rey D: Fernando en su decreto del 8 de febrero del año corriente confiesa ya haberse inferido contra sus vasallos por esta clase de guerra (…) (DEHN, Caja 955.5.H-14-1)

Era, por cierto, una medida temporaria, que se subsanó con la sanción el 15 de mayo de 1817 del "Reglamento Provisional de Corso", conocido como el *Código Pueyrredón*, publicado como folleto en castellano e inglés. Se ampliaba el reglamento sancionado el año anterior y se cubrían todos los aspectos inherentes a este tipo de operaciones[38]. Eran abordadas cuestiones tales como provisión de artillería, verificaciones por parte del gobierno, destino de las presas, trato a los prisioneros, las acciones ante la captura de buques con esclavos y especificaciones que cubrían todos los aspectos que la actividad demandaba (Celery, 1940:171-2).

3. Alistamiento de las fuerzas

3.1 Acuerdo entre Estado y Armadores

Con la adopción de la nueva estrategia a seguir en la guerra naval, se puso en marcha la campaña. Para ello fue clave la predisposición de quienes deseaban participar. Los primeros corsarios que iniciaron sus acciones en 1815 lo hicieron a partir de diversas formas de acuerdos entre sus armadores y el Estado.

Se pueden diferenciar momentos bien marcados de acuerdo con las características que tuvo la organización de la campaña. A lo largo de 1815, ésta fue realizada desde Buenos Aires a partir de la asociación entre estado y privados por un lado, y de la iniciativa individual en el armado de los buques, por el otro. Este modelo dual fue funcional en el primer momento pero, desde mediados 1816 y en 1817, la expansión de la guerra de corso exigió su cambio. Desde entonces, Estado y armadores negociaron directamente, dejando el

[38] Para un estudio más profundo de los alcances del reglamento de 1817 se recomienda consultar la obra de Ruiz Moreno (1926).

modelo de operaciones conjuntas de lado. Se asociaban en la organización de las fuerzas y en el reparto de las ganancias.

En Buenos Aires el proceso era una secuencia de varias etapas. El interesado presentaba una solicitud de patente para ejercer el corso ante la Comandancia de Marina, en la que indicaba las características de la embarcación a utilizar, equipamiento, tripulación y la fianza a ser abonada. Una vez aceptada la nave, se le entregaba una patente o matrícula la que podía ir acompañada de instrucciones adicionales. El armador abonaba la fianza correspondiente, que era de diez mil pesos, designaba un fiador y el comandante del buque recibía la documentación requerida que incluía las ordenanzas que regulaban la actividad, las instrucciones reservadas que el gobierno considerase necesarias dar, los despachos de sus cargos a los oficiales y un modelo de nota que debían transmitirle a sus potenciales presas (Ruiz Moreno, 1926:29-33). Para el caso de las naves que zarparon en 1815, en algunos casos también se especificaba áreas de operaciones y fecha de vigencia de la patente. Por su parte, el armador sellaba un acuerdo con las autoridades en la que se indicaban todos los aspectos de la campaña.

Una vez que el buque estaba en condiciones de zarpar, una comisión de la Comandancia General de Marina, inspeccionaba la nave, leía al comandante sus obligaciones, las leyes vigentes, las penalidades existentes en caso de su incumplimiento y se le entregaba copia de las mismas, las cuales debían ser leídas a toda la tripulación cada ocho días durante el viaje (Ruiz Moreno, 1926:36). Esto estuvo determinado porque el comandante de la nave corsaria era el responsable del comportamiento de la tripulación ante el gobierno, aspecto que, dado la cantidad de patentes emitidas y los diversos escenarios de combate existentes, hizo difícil en la práctica evitar excesos y violaciones de las leyes vigentes (Ruiz Moreno, 1926:70-1).

En el Río de la Plata, muchos fueron los armadores que se sumaron a la guerra. A quienes Halperin Donghi individualizó como miembros del “alto comercio porteño,” núcleo de la elite porteña, trataron de influenciar en el aparato político revolucionario, buscaron entre las alternativas que creaba el

Estado en el marco de la guerra aquellas actividades que prometiesen ser rendidoras. El corso fue una de ellas, visto como un medio de salvación para sus negocios. (Halperin Donghi, 1972:110). Era una relación de conveniencia, en donde un estado pobre e inexperto buscaba auxilio en los comerciantes ricos. La provisión para el ejército y la marina era un camino, y como se ha detallado anteriormente, Juan Larrea y sus allegados no lo desdeñaron.

Sin embargo, aunque los especuladores se sumaron a los negocios corsarios, no se trató de algo generalizado (Halperin Donghi, 1972:111-12). Entre quienes participaron, se destacaron figuras tales como David De Forest, Jorge Macfarlane, Juan Pedro Aguirre, Juan Highinbothon o Vicente Anastasio Echeverría (Destefani 1986C: 403). También lo hicieron marinos que, aportando capital propio y sus buques: Guillermo Brown, Thomas Taylor, David Jewett fueron algunos de ellos, sumándose posteriormente José Joaquín de Almeida entre otros.

La ubicación de Buenos Aires, tan al sur respecto de las principales rutas de los mercantes españoles, conspiraba en 1815 contra una mayor efectividad en la lucha emprendida. Thomas Taylor, entre otros, ya había advertido que el alistamiento y apoyo a las naves involucradas debía trasladarse al hemisferio norte. La guerra de 1812 entre norteamericanos y británicos había implicado un gran desarrollo del corso y cerca de quinientos corsarios norteamericanos combatieron al comercio británico desde sus bases en la costa este. Con el fin de la guerra, muchos buques fueron convertidos en mercantes, y los puertos de Boston, Newport, New York, Salem y Baltimore entraron en crisis económica, con muchos de esos buques en venta e inactivos (Konstam, 2001: 11-12). Más allá de la relativa lejanía de estos puertos de las zonas de operaciones de los corsarios rioplatenses, la distancia equidistante de cincuenta días de navegación de Buenos Aires y cuarenta de Cádiz que poseían Norfolk, Charleston Savannah y Baltimore los favorecían para su uso por parte de estos (Courrier, 1929:20).

Luego del crucero con la corbeta *Zephyr*, a fines de 1815, Thomas Taylor regresó a Buenos Aires. Devolvió la patente de la corbeta, tramitó otras seis y

se dirigió hacia Baltimore con el objetivo de alistar allí los buques inscriptos en las mismas. En efecto, armar un buque en corso en los Estados Unidos era más sencillo que en Buenos Aires. Así siguiendo a Taylor, los hermanos Aguirre y Deforest, posteriormente en su calidad de agentes de Buenos Aires. Como se anticipó, este procedimiento implicaba la transición desde un modelo de asociación entre el Estado y los particulares a otro en que se delegaba a estos últimos la organización. En otras palabras, se marchaba hacia la *privatización* de la guerra, sin más intervención por parte del Estado que la comercialización de las patentes y la entrega de la documentación necesaria para actuar en nombre del gobierno de Buenos Aires.

Varios de los corsarios que actuaron en la campaña de 1814 se iniciaron en esta actividad reformulada. Guillermo Brown y Thomas Taylor, por ejemplo, actuaron como armadores y corsarios. En general, se trataba de veteranos de las guerras, tanto napoleónicas como de la de 1812 entre estadounidenses y británicos. Cómo ejemplo del primer caso encontramos a Hipólito Bouchard, que veterano de la marina francesa en las guerras contra Gran Bretaña durante la campaña de Egipto, llegó a Buenos Aires y estuvo bajo las órdenes del Coronel San Martin actuando en el combate de San Lorenzo para luego dedicarse a la actividad corsaria. Por su parte, David Jewett, era un estadounidense veterano de la guerra de 1812.

3.2 Buques

Una vez cerrado el acuerdo con el Estado, el armador se dedicaba a alistar la nave, siendo mínima la participación estatal. Disponer del buque apropiado era uno de los tres pasos fundamentales que se debían dar, los otros dos eran la elección del comandante y completar la tripulación. Al solicitar la patente, el nombre del buque debía consignarse en la misma, por lo que, en la teoría, se debía contar previamente con la embarcación. Dicho requisito en la práctica no era considerado, ya que en muchos casos el barco se obtenía después, aunque en los documentos debieran contar con sus nombres previamente. Tal fue el caso de las patentes tramitadas por Taylor en 1816, estas indicaban los nombres de las naves a ser alistados en Estados Unidos, aunque aún no lo poseía.

No cualquier tipo de embarcación era apta para esta forma de guerra. Se contaba como antecedente con la experiencia adquirida por los norteamericanos en la guerra de 1812 contra su antigua metrópoli, quienes luego se sumaron a la lucha contra España. Buques rápidos y bien artillados eran los ideales, siendo los de porte mediano los más adecuados. Muchos mercantes fueron adaptados para esta tarea, pero en los Estados Unidos, luego de 1781 y con el inicio de la guerra de 1812, se procedió a construir embarcaciones especialmente diseñadas para el corso (Konstam, 2001:30-31). En definitiva, las fragatas medias fueron las más indicadas, utilizadas junto a diversas variantes de naves menores, las cuales se pueden ver en la figura 12. En el corso rioplatense contra España, el grueso de las embarcaciones que actuaron lo conformaban diez fragatas, cuarenta y cuatro bergantines, treinta y cinco goletas, siete corbetas y un número reducido de variadas barcos de menor porte (Morrel, 1986:95). El tamaño y tonelaje iba en función del armamento embarcado. Una buena y numerosa tripulación completaban lo necesario. En promedio, se trataban de veleros con una artillería de entre 16 y 20 cañones, llevando de 110 a 135 hombres, aunque hacia 1817 y 1818 se usaron buques más grandes y mejor armados (Courrier, 1929:22).

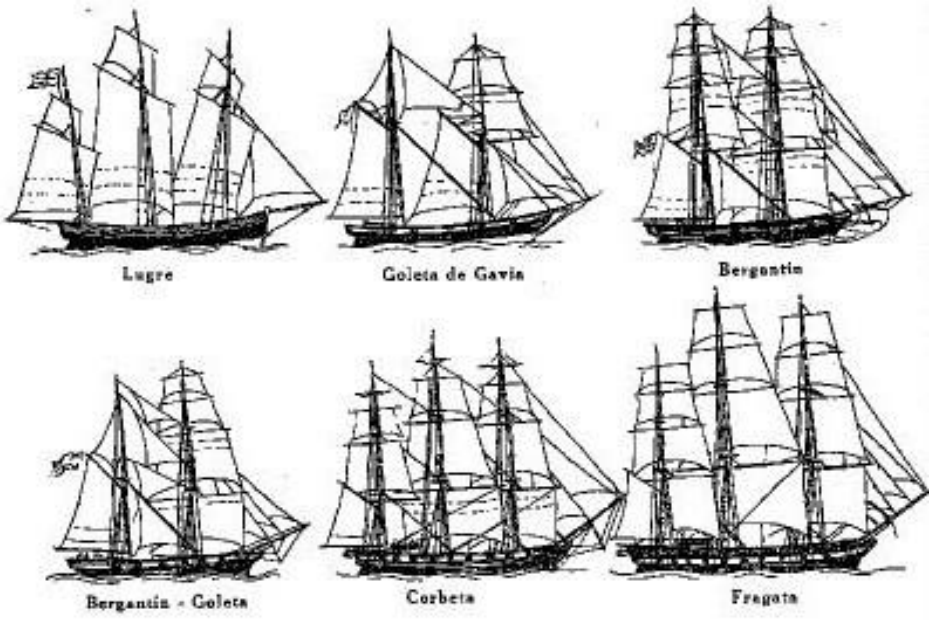


Figura 12: Tipos de barco de la época 1814-1829. Dibujo de Emilio Biggeri. Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown (1977).

De las principales embarcaciones que zarparon desde Buenos Aires, destacaron las fragatas *Hércules* y *La Argentina*. Por porte y capacidad, fueron de las más importantes que participaron en la guerra corsaria.

Brown alistó la *Hércules* para el crucero corsario del Pacífico, junto al bergantín *Santísima Trinidad*. Como era lo acordado en este tipo de emprendimientos, el Estado en su carácter de socio del armador entregó las armas y diversos elementos que se necesitaban para la navegación, tal cual lo manifestaba Matías de Irigoyen en el oficio del 5 de junio de 1817 dirigido al gobierno, en donde adjuntaba copia de los materiales entregados para tal fin (DEHN Caja 951.H-12.12). Luego, como cierre de la campaña, Brown presentó la rendición de gastos del armado de las naves y certificaba con que objeto se realizó el mismo (DEHN Caja 951.H-12.16). Levaban 29 piezas de artillería la fragata y 21 el bergantín, el cual había sido mejor armado en esta ocasión, en relación a la campaña de Montevideo (Destéfani, 1967:93). Las características del viaje planeado determinaban un alistamiento diferente a lo realizado anteriormente.

Usuales eran las prácticas de provisión, por parte del Estado a los armadores, de los elementos necesarios para los buques corsarios. Rafael Pereira de Lucena, solicitaba el 14 de abril de 1817 en su calidad de armador de la fragata *Santa Rosa (a) Chacabuco*, cañones de grueso calibre para la misma, sumando a ello una semana más tarde, el pedido de doscientas balas (AGN III, Cap. Pto. Caja 6). Es de destacar que las armas recibidas por los armadores, no sólo se limitaban a piezas de artillería. Para el caso del Bergantín *Chacabuco,* el 9 de diciembre de 1817 se requería completar el armamento de mano de la tripulación, por lo que se procedió a la entrega de sables, pistolas y demás elementos necesarios (AGN III, Cap. Pto. Caja 7).

Muchos materiales eran los provistos para que se pudieran satisfacer los requerimientos recibidos. Los mismos se abastecían desde diferentes fuentes. Inicialmente se lo hizo con el armamento capturado en Montevideo, que se llevó al Arsenal a lo largo de 1814 (AGN III, Cap. Pto. Caja 3), Junto al desembarcado de las presas españolas que iban arribando al puerto de Buenos Aires (AGN III, Cap. Pto. Caja 6). También se transferían piezas de

algunas naves para abastecer a otras. Tal fue el caso de la goleta *Divina Pastora,* que recibió cañones de otros barcos, según lo consignado en nota del 23 de noviembre de 1815 (AGN III, Cap. Pto. Caja 3).

Otras veces los requerimientos no eran atendidos, y los armadores debían hacer reclamos para recibirlos. Significativo fue el caso de lo solicitado para el bergantín *Chacabuco*. Con fecha 23 de junio de 1818 se autorizaba la entrega de la artillería necesaria para esta nave y la goleta *Invencible*, pero al *Chacabuco* no recibió lo pedido, y luego del reclamo realizado por su armador, se dispuso cumplir con el mismo el 1 de septiembre de 1818 (AGN III, Cap. Pto. Caja 8).

En muchos casos, no se trataba de la artillería en su totalidad, sino solo una parte. Juan Pedro Aguirre, armador de la corbeta *Unión*, pidió completar los cañones de este barco, por lo que, el 7 de diciembre de 1818 se dispuso entregarle unas piezas menores para asistir a su solicitud. (AGN III, Cap. Pto. Caja 8). Además de las armas de mano y artillería, a los buques se les entregaba el plan de señales y las distintas órdenes e instrucciones que necesitaban para iniciar su campaña, tal como lo recibido por el *Intrépido* el 15 de septiembre de 1818 (AGN III, Cap. Pto. Caja 8).

En definitiva, tanto la obtención de la nave, como su alistamiento, lo llevaba adelante el armador. En su asociación con el Estado, este le proveía de las armas a utilizar, en forma parcial o total. Todo ello se retiraba del Arsenal de Marina, y al final de la expedición debía ser devuelto o rendirse cuenta del destino sufrido.

3.3 Tripulación

La elección del comandante de la nave y el reclutamiento de la tripulación eran los otros aspectos que requerían el alistamiento de un corsario. Generalmente el comandante era de confianza del armador o alguien con buenos antecedentes para llevar adelante la empresa planeada, a quien el Estado le otorgaba el estatus de miembro de la Marina de las Provincias Unidas. Luego, el armador con el comandante, buscaban reclutar a los hombres.

Diferentes eran los medios y usos utilizados en la obtención de la tripulación, tanto si se trataba de los oficiales o la marinería. La tropa de tierra embarcada era destinada directamente por el Estado. El proceso de reclutamiento para las campañas corsarias, fue una continuación del iniciado a fines de 1813 y principios de 1814**.**

3.3.1 Marinería y tropas

En 1814 la búsqueda de los marineros se fue acelerando a medida que los trabajos de alistamiento de la flota que operaría contra Montevideo avanzaban. La mayoría del personal apto del período colonial estaba enrolado en la fuerza enemiga, lo mismo que los oficiales, por lo que hubo que buscar gente entre la población local. Tradicionalmente la sociedad de Buenos Aires era remisa a las tareas náuticas, población más afín al trabajo en la campaña que en el agua, era escaso el personal capacitado en las maniobras requeridas para tripular las naves revolucionarias (Villegas, 1942:725-26). Fue por ello que se recurrió a diversas estrategias de reclutamiento. Al finalizar la campaña, el personal en su mayoría fue licenciado, pero al necesitarse nuevamente tripulantes, en este caso para las acciones corsarias, el mismo se reinició utilizando los mismos usos y formas.

Distintas fueron las estrategias utilizadas. Al principio se buscaba que los marineros abordaran los buques libremente, por su propia iniciativa atendiendo a los incentivos que las acciones a encarar daban. La promesa de riquezas y ganancias como producto del corso eran los más usuales. No obstante ello, continúo siendo necesario recurrir a otra metodología para lograr completar las tripulaciones. En todo momento quien se encargaba de ello era el armador. Este solicitaba al Estado la incorporación de los hombres necesarios, por lo que las tripulaciones locales se constituyeron con gente de múltiples nacionalidades y de los más variados orígenes[39]

[39] Para un estudio profundo de la integración de las tripulaciones en el período 1814-1826 consultar el texto de Luqui Lagleyze (2007).

Las normas del reclutamiento de la época eran similares en casi todos lados. Originalmente, la reglamentación española existente, y posteriormente el Estatuto Provisional de 1815, indicaban que la leva debía ser sin engaños, es decir voluntaria, destinada a mayores de 18 años en tiempos de guerra y con ciertas estipulaciones en lo referente a la condición física. La urgencia y la falta de voluntarios llevaban a implementar el sistema británico denominado *Press Gang*, consistente en patrullas de reclutamiento forzoso (Luqui Lagleyze, 2007:2).

Los barrios ribereños de Buenos Aires y sus zonas aledañas estaban en esos tiempos llenos de hombres desembarcados de las naves que llegaban al puerto. Es muy interesante la semblanza que realizó nuestro viajero anónimo inglés sobre la tripulación del *Aranzazu* relatando que

> No, puede decirse que Buenos Aires posea en estos momentos una marina (…) El Aranzazu, barco de guerra nacional, de tiempo atrás anclado en la rada exterior, posee una tripulación en su mayoría inglesa. Algunos hombres son marineros escapados de los barcos mercantes. Los marineros nativos son antiguos soldados negros. (Un Inglés, 1986:13-14)

Describía luego la barriada portuaria y los sujetos que por allí circulaban

> La playa, pululante de marineros de todas las naciones, almacenes y pulperías, presentan un aspecto abigarrado. Hay tantos marineros ingleses en el puerto como para formar la tripulación de un barco de guerra. Un extranjero que viera tantas caras inglesas podría imaginar que se halla en una colonia británica (...) En ninguna parte del mundo corren los armadores tantos riesgos de ser abandonados por la tripulación. Los desertores se ponen en manos de intermediarios que los esconden, haciéndose pagar por quienes necesitan, a su vez, tripulación (Un Inglés, 1986:17-18)

Los desertores extranjeros, a la vez que alimentaban las tripulaciones corsarias en Buenos Aires, creaban problemas con las autoridades de la Marina de su Majestad Británica. Se recurría, en efecto, a desertores ingleses que por una buena paga se embarcaban en las naves revolucionarias (Villegas, 1942:727).

Por este motivo, los Comodoros Británicos de Estación en el Río de la Plata[40] presentaron múltiples protestas a las autoridades locales. El Comodoro Manley Hall Dixon, en sus comunicaciones con el Director Supremo en 1814, era recurrente en las quejas sobre la incorporación a la flota revolucionaria de desertores británicos, por lo que reclamaba su captura y entrega, obteniendo como repuesta por parte de Posadas la promesa de prohibir el reclutamiento de los mismos (Ratto, 1945:55).

Por su parte, el Comodoro William Bowles informaba a sus superiores el 21 de noviembre de 1816, en un despacho calificado como secreto, las actividades de los corsarios y junto a ello las medidas por él tomadas en cuanto a los ciudadano británicos indicando que

> He informado los pasos que he dado a mi llegada aquí para impedir que los residentes ingleses se relacionen con dichos corsarios o se vean envueltos en algún tipo de hostilidades contra España (Questa, 1994:38)

En julio de 1817, el mismo Comodoro Bowles reiterar las presentaciones de su antecesor y buscó la firma de algún tipo de acuerdo con las autoridades de Buenos Aires para la restitución de los desertores embarcados en las naves rioplatenses (Ratto, 1945:82).

Más allá de estas negociaciones entabladas, había colaboración entre los jefes navales británicos y rioplatenses en la cuestión de los desertores de la Marina Real. El 14 de febrero de 1817 se notificó y ordenó a la dependencia naval porteña que, ante la solicitud del comandante de la fragata británica *Amphion* de completar su tripulación y las de otros buques se procediese a la búsqueda en las pulperías de la zona de los marinos ingleses que por allí se encontrasen, sean detenidos y que fuesen llevados a los buques británicos (AGN III, Cap. Pto. Caja 006). En tal sentido, el 18 de febrero de 1818, seis marineros ingleses provenientes de la fragata mercante británica *Emma*, embarcados a

[40] A partir de la llegada de la corte portuguesa a Río de Janeiro, la Marina Real Británica estacionó en las aguas cercanas a esta ciudad la base de sus fuerzas del Atlántico Sur. Las mismas patrullaban el Río de la Plata, luego de que se abrió el comercio a los mercantes británicos en 1809 (Ratto, 1945:16-17).

bordo del corsario *San Martín*, fueron desembarcados de este y se ordenó sean entregados al Comandante de la Marina Real Británica (AGN III, Cap. Pto. Caja 007).

.

En muchos casos, los tripulantes de los corsarios embarcaron bajo engaños. Tal fue el caso del joven J. Antonio King que, oriundo de los Estados Unidos, llegó a Buenos Aires en 1817 a la edad de catorce años y quien relataba en su escrito publicado en 1846 que

> A mi llegada a Baltimore (…) mi huésped con mi asentimiento, me procuró papeles de embarque y colocóme a bordo del bergantín "Wycoona"[41]; el patrón me recibió paga adelantada (…) Para donde iba el buque, ni lo supe ni lo pregunté; todo era lo mismo para mí. (…) En uno o dos días más nos dimos a la vela, y habiendo llegado al mar me hallé a bordo de un buque armado, del carácter del cual no me había dado cuenta, y un estremecimiento de terror corrió por mi alma cuando reflexioné que me habían arrojado entre piratas (…) cada hombre estaba armado y tenía señalado su puesto (…) El buque fue colocado bajo una rígida disciplina naval, con un completo contingente de oficiales (King, 1921:11-12).

También en la navegación mercante eran comunes los casos de hombres embarcados para escapar de alguna situación personal o familiar acuciante. Un ejemplo es el español Manuel Soto. El 9 de noviembre de 1815 se tomó nota del reclamo de su esposa, Rosalía Martínez, que solicitaba se los buscara. Según Rosalía, su marido se había hecho pasar por portugués y había abordado el *Diana* sin su autorización. Pero Soto no fue encontrado en la en la zumaca *Diana* ni en otros buques. Si bien la zumaca *Diana* era una nave portuguesa de cabotaje, es posible que este señor se hubiera embarcado en alguno de los tantos corsarios o mercantes que zarpaban de Buenos Aires, dejando su hogar y a su esposa (AGN III, Cap. Pto. Caja 003).

[41] Revisando las diversas listas de buques corsarios llegados a Buenos Aires no se ha podido establecer el nombre que este buque adoptó al llegar al Río de la Plata, por lo que se supone fue cambiado antes de su arribo a Buenos Aires.

Otra forma de reclutamiento voluntario era la ofrecida a los prisioneros de los buques capturados por los corsarios. Una vez que llegaban a Buenos Aires las naves españolas en calidad de presas, su tripulación era detenida. Quienes no eran liberados inmediatamente, se destinaban al presidio o se les ofrecía embarcarse voluntariamente en los corsarios. El 28 de abril de 1818, a instancias de lo dispuesto por el Director Supremo, Matías de Irigoyen ordenó que todos los prisioneros arribados en buques presas pudieran embarcar en forma voluntaria, a cambio de su libertad. Excepción hecha de los americanos (norteamericanos) y extranjeros, sin aclarar de que nacionalidad, los que serían destinados a los buques del Estado. En cumplimiento de esta disposición, el 20 de julio de ese año, prisioneros de buques mercantes capturados pasaron a servir en forma voluntaria en las naves del Estado (AGN III, Cap. Pto. Caja 008).

Sin embargo, la incesante demanda de tripulantes volvía insuficiente el reclutamiento voluntario. Así por ejemplo, Vicente Echeverría, en fecha tan avanzada para el desarrollo de la campaña como el 17 de abril de 1817, solicitó hombres para la fragata *La Argentina* y volvió a insistir cuatro días más tarde, a fin de completar su tripulación (AGN III, Cap. Pto. Caja 006). No era la primera ni la única demanda de este tipo realizada a las autoridades por los diversos armadores, y fue por ello que tempranamente, se complementó el sistema de embarco voluntario con el forzoso, con sus diversas variantes.

Entre ellas, la imitación de la *Press Gang*, o “ronda de enganche”. Surgida en Inglaterra en fecha tan temprana como el siglo XIII, tuvo en los siglos XVIII y XIX su punto más álgido. Consistía en la circulación de grupos liderados por un oficial de marina que capturaban, en barrios bajos o zonas aledañas a los puertos, a todo aquel que se le pusiera a su alcance, siendo los predilectos los hombres de la marina mercante. Las víctimas eran golpeadas con cachiporras, encadenadas y llevadas forzosamente a embarcar y servir en los buques de la armada, como puede apreciarse en la figura13 (Haythornthwaite, 1993:9-10).

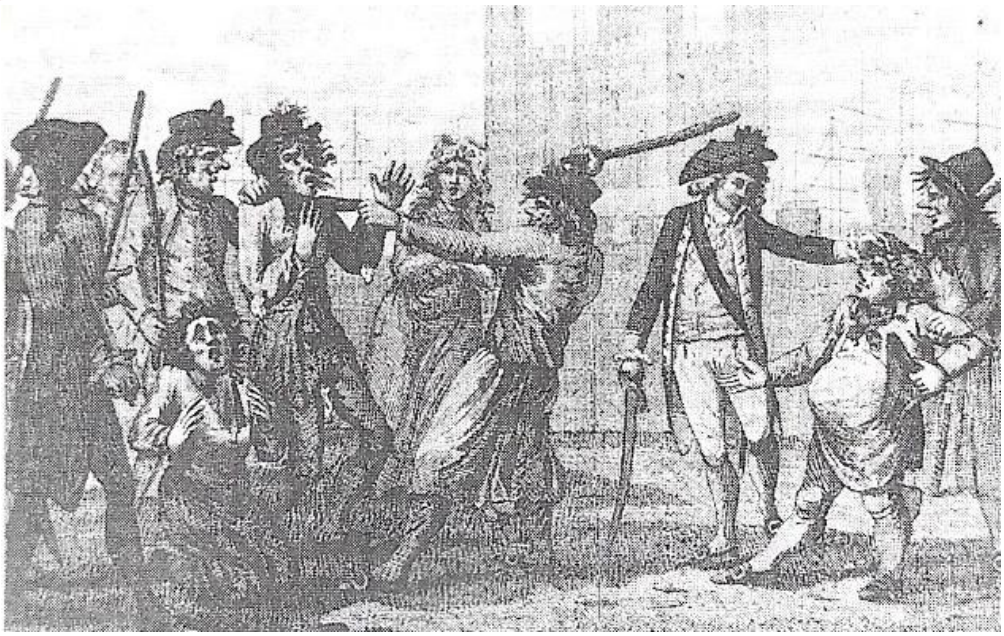


Figura 13: Caricatura de 1780 del sistema de Press Gang (Haythornthwaite, 1993:10)

Este sistema se extendió a muchos puertos y Buenos Aires no fue la excepción. El 23 de noviembre de 1815, Pascual Vessena, calificado como "vago", fue capturado por un piquete y enviado a servir al Bergantín *Paraná,* del cual luego se fugó en diciembre del mismo año (AGN III, Cap. Pto. Caja 003). Así mismo, la *Partida Celadora, la Press Gang local,* del Tercio de Cívicos de Caballería a cargo del teniente Pablo Rodríguez, capturo al calificado como "vago" Benancio Monsalvo, y se lo destinó al servicio naval el 4 de junio de 1817 (AGN III, Cap. Pto. Caja 006).

Con fecha 22 de diciembre de 1818, se informabó al Comandante General de Marina, la captura la noche anterior de siete hombres por parte de la partida de Policía que, en virtud de los bandos y reglamentos, debían ser destinados al servicio naval en forma inmediata. Recomendaba el informe que sean alistados en las comisiones de presas de los corsarios, en los grupos de artilleros de mar o a servir en las cubiertas inferiores, todas funciones de hombres no capacitados en labores marineras. Al indicar como tareas asignadas las comisiones de presas, el destino de los mismos era sin duda algún corsario que necesitase completar su tripulación (AGN III, Cap. Pto. Caja 008.22). Otros seis desafortunados, en la continuación en el tiempo de estas prácticas,

también fueron apresados por la policía y destinados a servir en los buques de guerra el 14 de enero de 1819 (AGN III, Cap. Pto. Caja 009).

Pero las calles de la ciudad no eran el único lugar en donde la policía capturaba infortunados que era destinados a los barcos. El 1 de febrero de 1819, Pedro Guzman y Pedro Gomez fueron aprehendidos en la campaña y remitidos a servir a los buques que zarpaban hacia el Pacífico. Es de notar que los destinaron directamente a la compañía de artilleros de mar, es decir, a servir en los cañones, tareas muy simples y sin grandes conocimientos náuticos, que gente de la campaña podía aprender rápidamente sin necesidad de contar experiencia naval alguna (AGN III, Cap. Pto. Caja 009).

Naturalmente, el sistema de leva forzosa afectaba también a las familias de los capturados. Así puede constarse en el caso de la señora María Clara Viñas, madre de Luis Chavarría, embarcado como marinero en el *Aranzazu* en marzo de 1816. El 7 de mayo de 1818, la Sra. Viñas solicitaba el desembarco de su hijo, “único apoyo de mi avanzada vejez”. Informaba además haber sufrido estrecheces económicas y que su también anciano esposo tampoco podía ayudarla. Se procedió a informar al Comandante General de Marina, sin haberse encontrado hasta el momento en el AGN que sucedió con la solicitud presentada. (AGN III, Cap. Pto. Caja 008.7).

Por lo tanto, así como el reclutamiento era insuficiente para las fuerzas de tierra, tampoco la marina lograba completar las dotaciones a través de la leva voluntaria o forzosa. Se hizo entonces necesario destinar también a presos de las cárceles, condenados por orden judicial a la pena de embarcarse o a soldados separados de sus unidades originales que se enviaba a servir en las naves como castigo. Se recomendaba a vecinos y comisionados que persiguieran y dispusieran el destino de los “vagos” en las fuerzas terrestres por cuatro meses y, en caso de deserción, en las navales, por un año con cadenas y grilletes (Fradkin, 2012:331). En la solicitud ya revisada de Echeverría se solicitaban hombres del presidio; lo mismo exigió Juan Pedro Aguirre para sus tripulaciones. El 22 de diciembre de 1818 Matías de Irigoyen dispuso que se le entregasen para tal fin los presos venidos de Santa Fe y la

Banda Oriental para ser embarcados en la corbeta *Unión* (AGN III, Cap. Pto. Caja 008)[42].

Igualmente abordaban los buques miembros de las fuerzas de tierra que, sumariados por diversas causas, eran embarcados como castigo. Uno de los tantos casos de esta naturaleza fue el de un soldado destinado a la goleta *Fortuna.* Con fecha 25 de febrero de 1817, se solicitó que fuera cambiado por otro hombre dado que "se hace el loco porque no hace lo que se manda (…) y tampoco obedece" (AGN III, Cap. Pto. Caja 006). No es de descartar que el soldado fingiera para lograr ser desembarcado.

El 11 de junio de 1818 se dispuso que los "soldados incorregibles" de un batallón del ejército fueran trasladados a servir por tiempo indeterminado en las fuerzas navales (AGN III, Cap. Pto. Caja 008). Siguiendo esta disposición, el 18 de noviembre de 1815, dieciséis hombres del Tercio de Cívicos fueron destinados al servicio naval (AGN III, Cap. Pto. Caja 003) y el 12 de septiembre de 1818 Matías de Irigoyen ordenó que fuerzas de los regimientos de la ciudad proveyeran de los hombres necesarios a las fuerzas navales. Más específicamente, se desplazaron quince soldados al bergantín *Aranzazu*, y otros tantos al *Belén* (AGN III, Cap. Pto. Caja 007).

3.3.2 Oficiales

Diferente era el reclutamiento de los oficiales como se ha expresado. El comandante era un hombre de confianza del armador o contratado por este, pero con muy buenas referencias y firmaban entre ellos un acuerdo que sellaba la relación comercial en el marco de la campaña corsaria a emprender. Por su parte el Estado le proveía al oficial al mando los despachos que lo acreditaban como comandante de un buque al servicio de la Marina y encuadrado en sus reglamentaciones.

[42] No era una práctica novedosa, sino que venía desde antes. El 14 de noviembre de 1814 se dispuso que el negro Lorenzo, esclavo del inglés Tomas Stevensson, que estaba detenido en el presidio, fuese enviado por orden judicial a servir en los buques de la Armada (AGN III, Cap. Pto. Caja 003). El 28 de agosto, por disposición de Matías de Irigoyen, varios detenidos fueron remitidos a servir en el bergantín corsario *Atrevido del Sud*, a excepción de tres de ellos que provenientes de Salta, serían embarcados posteriormente (AGN III, Cap. Pto. Caja 006).

Como se dijo ya, ante la falta de personal con capacidad de comando y con experiencia naval en el medio local, se tuvo que recurrir a los extranjeros, entre quienes predominaron norteamericanos, británicos y franceses[43]. Eran reclutados en lugares específicos como, por ejemplo, la fonda de la señora Clara Clarke, cuyo verdadero nombre era Marie Clarke Taylor, llegada al Plata en calidad de convicta en la fragata inglesa *Lady Shore.* La historia de esta nave reviste múltiples aristas[44]. Se trataba de un buque que, desde Inglaterra, transportaba 68 presidiarios hacia Australia, de los cuales sólo dos eran hombres, junto a 25 tripulantes y 75 soldados y oficiales del Regimiento de Nueva Gales del Sud. En su travesía se produjo un motín, el capitán fue muerto, el resto de los oficiales desembarcados y la fragata navegó hacia el Río de la Plata, finalizando su periplo en Montevideo en 1797. Muchas de las prisioneras fueron luego repartidas en casas de Buenos Aires, entre ellas Marie Clarke. En la ciudad, Marie se casó con Rosendo del Campo, un maestro zapatero asturiano. Diez años después de quedar viuda, y gracias a la herencia recibida de su marido, que le proporcionó una situación económica desahogada, Marie Clarke abrió un establecimiento hotelero. (Mendez Avellaneda, 1989:16). Se casó nuevamente, en este caso con el marino de origen estadounidense Thomas Taylor y en el hotel que ella regenteaba con mucho éxito, conocido como la Fonda de Doña Clara (Luqui Lagleyze, 2011), se daban cita todos los oficiales de los buques que arribaban al puerto, principalmente los de origen británico, dado que allí tenía lugar de asentamiento de la Sociedad Comercial Británica. Nuestro ya consultado viajero inglés, hizo una descripción del hotel y las actividades que allí se realizaban al indicar que

> La Sociedad Comercial Británica es una empresa exclusivamente inglesa. Por reglamento, ninguno que no sea de esa nacionalidad puede ser socio. Los actuales miembros son cincuenta y seis en número. Fue fundada en 1810, y no es solamente un lugar de esparcimiento sino una valiosa oficina de

[43] Para una lectura profunda de la conformación de la oficialidad y sus orígenes nacionales consultar el texto de Luqui Lagleyze (2001).
[44] Un profundo estudio sobre esta nave y su viaje se encuentra en el texto de Juan María Méndez Avellaneda (1989)

> informaciones. Se lleva una prolija cuenta del movimiento portuario y de la exportación e importación. Hay excelentes anteojos con los que pueden distinguirse las banderas de los barcos a gran distancia. Hay toda clase de periódicos británicos (…) los mejores mapas (…) se encuentran allí (...) La Sociedad Comercial Británica suele reunirse en la casa de Mrs. Clark, Doña Clara. ¿Qué persona que haya estado en Buenos Aires no ha oído hablar de esta señora –"el hada bien hechora" del lugar? (Un Inglés, 1986:49-50)

Era en estas reuniones y ámbitos de funcionamiento de la Sociedad Comercial Británica donde se reclutaba a la oficialidad naval revolucionaria. No sólo se congregaban allí los comerciantes británicos, sino que era lugar de visita obligada para quienes estaban relacionados con el tráfico naviero. Se llevaba un detallado movimiento de los buques en el puerto y desde sus alturas se podía observar las naves fondeadas, con las cuales se podían comunicar por medio de distintos tipos de señales. Muchos hombres relacionados con la actividad mercantil concurrían allí para informarse de las entradas y salidas de los buques y realizar diversos tipos de negocios. Asimismo, se alojaban en la fonda los miembros de la Estación Naval Británica cuando bajaban a tierra.

Thomas Taylor, esposo de la dueña y miembro de las fuerzas navales revolucionarias, tuvo una destacada actividad como reclutador. A tal punto que Mr. Staples, integrante de la Estación Naval Británica, colgó en 1816 un aviso advirtiendo a los marinos ingleses presentes que Inglaterra tenía relaciones con Fernando VII y que se les prohibía servir en la marina revolucionaria. El aviso fue retirado rápidamente por el disgusto que generó (Luqui Lagleyze, 2011).

En definitiva, completar las tripulaciones de las naves corsarias fue una tarea complicada. Difícil era obtener además personal idóneo en tareas náuticas. El reclutamiento forzoso tenía como objetivo completar las tripulaciones de artillería, y fuerzas de infantería embarcadas. En tanto que, con la contratación de desertores, se buscaba cubrir la marinería experta en las áreas de navegación. Dado que la mayoría de la oficialidad y marineros eran de origen anglosajón, muchos documentos se hacían directamente en inglés, lengua en la que se daban todas las órdenes a bordo (Luqui Lagleyze, 2011).

Capítulo 3

Los Corsarios Rioplatenses en acción

1. Variantes en la Guerra Corsaria

1.1 El sostenimiento de la Guerra Revolucionaria

El cambio en la estrategia y la dirección a seguir en las acciones navales a partir de 1815 estuvo relacionado, no sólo con las necesidades que la misma imponía, sino también con la forma de financiar y sostener la guerra en su conjunto. La financiación del ejército terrestre conoció distintas formas. En los orígenes de la de formación de los estados modernos, se produjo la búsqueda y organización de procedimientos destinados a la extracción de recursos para financiar las guerras, aspecto que también existió en los procesos de formación de los estados en nuestro continente (Zimmermann 2012:187). Halperin Dongui planteó que gran parte del esfuerzo del Estado revolucionario estaba destinado a sostener la guerra de independencia y que los recursos de Buenos Aires fueron preponderantes (Halperin Donghi, 2005:13). El proceso de militarización, primero intermitente, se convirtió en permanente. La necesidad de profesionalizar el ejército condujo a la militarización total de la sociedad local. Si bien los primeros dos años de la guerra fueron de improvisación y organización apresurada, la misma fue cambiando paulatinamente, así como las formas de financiación, que se reformularon a medida en que el conflicto avanzaba (Rabinovich, 2012:18 y ss.). De esta manera, las milicias urbanas, emergentes del proceso de militarización consecuente a los ataques de 1806-07, dieron paso a los tres ejércitos que encararon la guerra revolucionaria: el auxiliar del Perú, el del Centro y el de los Andes, a los que se les podrían sumar el Auxiliar de Entre Ríos y el de Observación sobre Santa Fe (Fradkin, 2012:327). Junto a los aportes recibidos desde la Caja Central de Buenos Aires, los de cada provincia sostuvieron a las fuerzas en operaciones. En conjunto, éstas alcanzaron un alto nivel de autonomía (Zimmermann 2012:189).

Diversos estudios se ocuparon de las estrategias de financiación de las fuerzas de tierra. Según Halperín Donghi (1971), el Ejército del Norte se sostuvo gracias al constante flujo de fondos de la Caja Central de Buenos Aires, completados contribuciones locales y recursos obtenidos de los fiscos provinciales (aportes de las cajas de Tucumán y del Alto Perú, préstamos, donaciones o recolección de tributos y diezmos) (Halperin Donghi, 1971:98). Por su parte, Beatriz Bragoni y Oriana Pelagatti (2016) analizaron el caso al Ejército de los Andes. Los ingentes aportes que desde Buenos Aires se recibían en Cuyo, se complementaban con fondos extraídos de las economías locales en forma de gravámenes ordinarios y extraordinarios (Bragoni - Pelagatti, 2016:11). Raúl Fradkin incluyó el concepto de "guerra de recursos" para pensar las fuerzas del Litoral (Fradkin, 2010:169). Al no alcanzar los aportes monetarios, se toleraba un tipo de guerra basada en el pillaje y el saqueo. La imposición de "auxilios", es decir exenciones, derivó posteriormente en la *bandolerización* de la guerra: no se trataba solamente de un medio de obtener recursos y de remuneración para las tropas reclutadas, sino también de construir adhesiones (Fradkin 2010:193 y ss).

La Caja de Buenos Aires, transformada en tesorería del nuevo Estado, con alta participación de los recursos aduaneros, no sólo tuvo que sostener las fuerzas de tierra. También las navales que, para el período 1810-1815, insumieron el 17% de las erogaciones de la Caja. En el cuadro general de lo aportado parece una suma menor, destinada a remunerar peones, artesanos y tripulantes (Halperin Dongui, 2005:96).

Para el período 1811-1815 las sumas giradas al ámbito naval se desglosan de la siguiente manera: $ 276,3 ¾ en concepto de complemento de remuneraciones para las tripulaciones; $ 350.317,3 en gastos de mantenimientos del ramo de marina y $ 31.610 en la compra de equipamientos, buques y demás materiales (Halperin Dongui, 2005:121-22). Las acciones principalmente de la campaña de 1814, con una fuerza estable en operaciones, se reflejan en los gastos que la marina llevó adelante. Sin embargo, luego de la toma de Montevideo y la posterior desmovilización de la fuerza, los aportes cayeron abruptamente. Una mínima fuerza se mantuvo en manos del Estado

para a la custodia del río y las actividades portuarias[45], las que en el período 1816/1819 tuvieron un gasto en salarios de los tripulantes de $ 159,70. El sostenimiento de la fuerza naval bajó a $ 181.748,5 ¾ y la inversión en material y embarcaciones a $ 3140.- (Halperin Dongui, 2005:123-24). Por lo visto, no era de interés del Estado, más allá de lo mínimo necesario, contar con una fuerza naval y los recursos fueron reorientados a los ejércitos de tierra.

Ya se ha visto como el cambio en la estrategia naval hacia 1815 impuso la necesidad de contar nuevamente con naves alistadas, proyecto que no fue viable y que derivó en la guerra corsaria. Esta última, no sólo era una respuesta a las necesidades militares del momento, sino también económica. Halperin Donghi en sus datos recogidos para los ingresos del período 1816-1819 incluyó como "ingresos por acciones de guerra y disposición de la propiedad enemiga" las sumas de $ 74.508 en el rubro "Presas (corsarios)" y, en el que se puede inferir que eran los bienes capturados por los corsarios, como "Pertenencias Extrañas" la suma de $ 33.967,1 ½ (Halperin Dongui, 2005:118). La guerra corsaria, por lo tanto, solucionaba dos temas para las finanzas revolucionarias. No requería de erogaciones por parte del Estado para su sostenimiento y, al mismo tiempo, era una fuente de ingresos a las arcas fiscales. La campaña militar se convertía en un medio de recaudación, y derivaba en una empresa económica.

1.2 La Guerra *Asociada* y *Tercerizada*

El corso tuvo sus propias características. Contó con tres tipos de modalidades, dos de las cuales se aplicaron en Buenos Aires y la tercera en la costa este de los Estados Unido. Por un lado, el Estado se asoció con algunos particulares para llevar adelante la guerra corsaria pero, al mismo tiempo, delegó en otros la ejecución de la misma. En 1815 se decidió actuar en dos teatros de operaciones en forma simultánea. Una fuerza sería enviada al Pacífico, en tanto que la otra hacia el Atlántico. Cada una con directivas y propósitos

[45] El 8 de mayo de 1815 la relación de los buques sostenidos por el Estado, entre presas capturadas y naves de la marina, comprendían diez embarcaciones de porte medio (corbetas, bergantines, zumacas y goletas), nueve menores (faluchos y lanchones) y cinco desarmadas. El personal de abordo entre todas ellas, junto al de tierra, comprendía 401 hombres (Caillet-Bois, 1930:IV).

diferentes, fueron los pasos iniciales en las acciones corsarias emprendidas por las autoridades de las Provincias Unidas. La primera, realizada por el escuadrón comandado por Brown en el Pacífico[46], tuvo en sus orígenes objetivos militares, por encima del interés económico.

Brown en su calidad de propietario de la *Hércule*s, se asoció al Estado quien además incluía en el acuerdo la *Santísima Trinidad,* integrante de las fuerzas navales estatales remanentes. Entre los comerciantes de Buenos Aires, destacó el Dr. Vicente Anastasio Echeverría, quién habiendo cumplido funciones en el Tribunal del Consulado en los tiempos virreinales, con la Revolución ocupó diversos cargos. Vio en el corso la oportunidad de expandir sus negocios y entre 1815 y 1820, armó los corsarios *Halcón, La Argentina*, *Chacabuco*, *General Rondeau* y la *Teodora*, todos con diversa suerte (Destefani, 1986C:471). Los exiliados chilenos encabezados por Andrés Barrios, también se sumaron a la expedición.

El 1 de septiembre de 1815 se firmaba el convenio que regularía las acciones de la *Hércules* y la *Santísima Trinidad*, entre las autoridades estatales, en la figura del Director Supremo Provisorio Ignacio Alvarez, y el Comodoro Guillermo Brown en su calidad de armador. De su lectura y análisis, se desprenden a lo largo de los quince puntos que lo componen, las diferentes alternativas que dieron forma a un acuerdo de índole netamente comercial, en donde Estado y armador se asociaban para llevar adelante acciones de guerra contra la navegación española, pero esperando obtener de las mismas una ganancia (DEHN, Caja 951.H-12.7). Es por ello que a los efectos del presente trabajo, denominaremos a esta modalidad como G*uerra Corsaria Asociada*.

Inicialmente se acordaban los medios a utilizar y la provisión por parte del Estado de la artillería, armas de mano y demás elementos que las naves necesitaban y que serían provistos por los almacenes navales estatales. También se le entregaba a Brown la suma de cuatro mil quinientos pesos para

[46] Compuesta por la fragata *Hércules* y el bergantín *Santísima Trinidad*, ambos armados por Brown, la corbeta *Halcón* y la goleta *Constitución* armadas por Echeverría y por exiliados chilenos encabezados por Andrés Barrios respectivamente

completar el alistamiento y cubrir otros gastos necesarios, a los que el comandante irlandés se comprometía a reintegrar en su totalidad. Así mismo, se acordaba el embarco de tropas de tierra, las que iban en calidad de infantería de marina, pero cuyo sustento quedaba a cargo del armador.

El acuerdo continuaba con los arreglos necesarios para el tratamiento de las presas a capturar y la división de las ganancias obtenidas entre las partes. En este aspecto en el inciso siete se acordaba que

> La división del neto producto de las presas se hará en 9 partes: á saber, una para el Estado, dos para el armador principal, dos para los oficiales subalternos comprendidos en ellas los de tierra y las tres restantes se aplicarán á la marina y tropa, haciéndose las reparticiones de éstas en conformidad á la dicha ordenanza de Corso. (DEHN, Caja 951.H-12.7)

Era una campaña militar, pero también se acordaba el reparto de las ganancias que la misma diera. Se establecía el plazo de un año para llevar adelante la expedición, pudiendo ser prorrogado por parte del Estado con una patente especial. El acuerdo, en sus aspectos principales, se cerraba con las condiciones para la finalización de la campaña. En ellas se indicaba que la *Santísima Trinidad* debía ser devuelta, junto a los materiales entregados a la *Hércules*, dejando en claro, que en caso de naufragio o pérdida quedaba Brown eximido de ello (DEHN, Caja 951.H-12.7).

El acuerdo alcanzado por Echeverría para la *Halcón* fue diferente y configura un segundo modelo del corso de las Provincias Unidas. A este tipo de acuerdo lo llamaremos G*uerra Corsaria Tercerizada,* entendiendo por *tercerización*[47] de la guerra al modelo por el cual el Estado dejaba en manos de terceros, en este caso los armadores y las empresas que los mismos organizaban, la preparación, puesta en funciones y desarrollo de los medios necesarios para

[47] La tercerización o subcontratación es una práctica llevada a cabo por una empresa cuando contrata a otra firma para que preste un servicio que, en un principio, debería ser brindado por ella misma. Este proceso suele realizarse con el objetivo de reducir los costos (https://definicion.de/tercerizacion/). A partir de esta definición, se puede inferir que las Provincias Unidas contrataban a Echeverría para delegarle una misión que el propio Estado no podía llevar adelante.

llevar adelante las acciones bélicas bajo las modalidades del corso. El Estado sólo proveía la artillería y las armas, la cuales debían ser reintegrada luego del crucero, ayudaba con el reclutamiento de tripulantes y recibía al final una parte de las ganancias obtenidas. No entregaba dinero, sino que recibía las garantías que los armadores depositaban y estos se encargaban de todos los aspectos inherentes al alistamiento de las embarcaciones.

Para ello, Echeverría organizó una empresa corsaria, quizás una de las primeras de sus características en Buenos Aires. En su condición de armador de la *Halcón,* firmó el contrato con el Estado el 12 de septiembre de 1815. Según indica su primer artículo, el Estado vendió el buque a Echeverría por la suma de ocho mil pesos, dejando en claro en el mismo artículo que la tasación original era de "trece mil y pico de pesos" pero se rebajó para la venta en consideración del importante destino que se le daría a la misma (DEHN, Caja 953.1.H-1). Seguidamente el Estado se obligaba a entregar toda la artillería y las armas necesarias, aclarando que al regreso del crucero los mismos debían ser restituidos. Se acordaba que quedaba a criterio del corsario destruir o despachar a puerto las presas que se capturasen; práctica normal en este tipo de campañas que dejaba ir o hundir las presas menos rentables para seleccionar las mercancías más valiosas. En el cuarto artículo se le otorgaba al armador el beneficio de ingresas al puerto las mercaderías capturadas exentas de cualquier tipo de gravamen. Por otro lado, todo el armamento y municiones capturadas quedaban en manos del Estado y se estipulaba en un año el plazo de validez del acuerdo (DEHN, Caja 953.1.H-1).

El buque *Constitución* fue armado por una empresa corsaria organizada por emigrados chilenos encabezados por Andrés Barrios y el Presbítero Julián Uribe. No sólo se la preparó para la campaña corsaria, sino que se previó embarcar material de artillería extra para desembarcar en Chile y aprovisionar a quienes allí luchaban contra los españoles, lo que a posteriori sería la causa de la pérdida de la nave (Medina, 1928:19)

A los comandantes se les entregaban instrucciones especiales, que especificaban las operaciones que los buques debían desarrollar. Para el caso

de Michel Brown, comandante de la *Hércules* expresaban en su primer artículo el objetivo de la campaña corsaria

> Desde la salida del Río de la Plata rumbo al sud se considera la corveta Hércules en estado de Corso: por consiguiente podrá hostilizar apresar ó incendiar si fuese preciso aún antes de montar el Cabo de Hornos, todo buque que encuentre con Bandera Española (…) (Brown, 1958:169)

Se sumaban otras operaciones de índole netamente militar, tales como, bloqueo de puertos, búsqueda y recogida de información, reparto de propaganda revolucionaria y contacto con adictos a la causa, que dejaban en segundo plano las acciones o intereses económicos (Bealer, 1937:108). Considerando la fecha de zarpada y el lapso inicial de un año impuesto a la misión, era evidente la relación del contrato con los preparativos del Ejercito de los Andes y la obtención de la necesaria inteligencia militar que tanto le serviría al General San Martin antes de emprender, según se estimaba, para enero de 1817 el cruce hacia Chile.

Avanzados los trabajos de alistamiento, se apuró la zarpada. Con las naves prácticamente listas para partir, Brown decidió hacerse cargo de la expedición. Se embarcó en la *Hércules*, realizó cambios en los comandos de los buques y el 15 de octubre de 1815, sin autorización por parte de sus superiores, navegó hacia Colonia para finalizar el alistamiento abandonando, su puesto de Comandante de Marina. Designó a su hermano a cargo de la *Santísima Trinidad* y a Walter Chitty de la *Hércules* (Caillet Bois, 1930:27). En tanto que, la *Halcón* y la *Constitución* o *Uribe* se terminaban de alistar al mando de Hipólito Bouchard y Oliver Russel respectivamente, quienes partieron hicieron dos días más tarde. La campaña se desarrolló en un periplo que lo llevó por el Pacífico hasta las costas colombianas, y de regreso hasta el Caribe, prácticamente circunnavegando América del Sur[48] (ver Fig. 14).

[48] Para un detallado estudio de la campaña del Pacífico se recomienda consultar los estudios de Ricardo Caillet Bois (1930); Anjel Justiniano Carranza (1962); Laurio H. Destéfani (1986B) y Rodolfo Muzzio (1955)

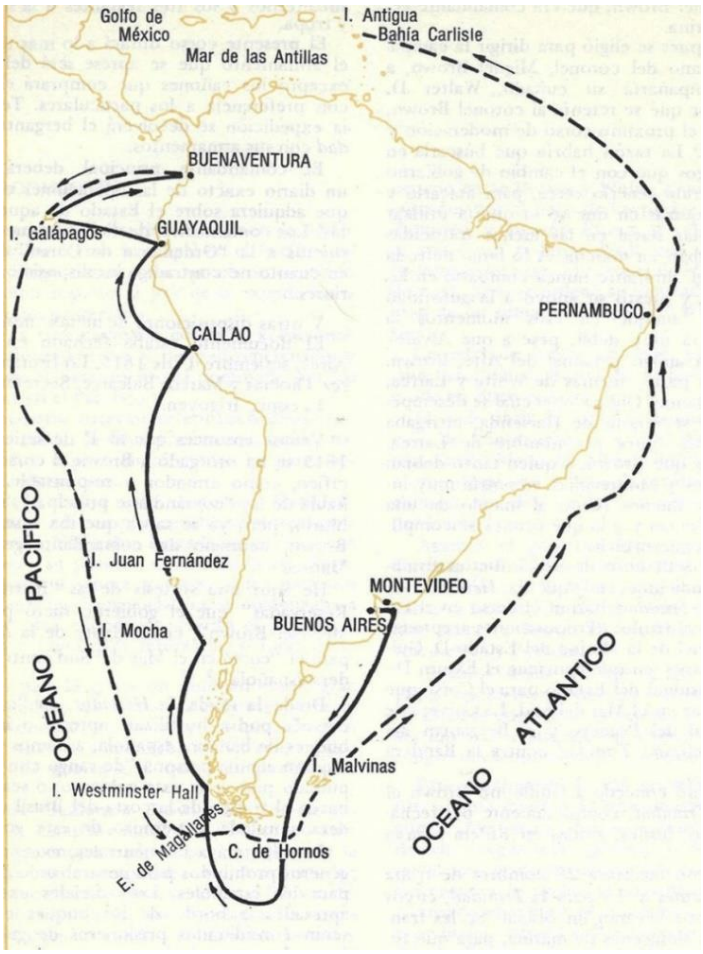


Figura 14: Campaña de corso del Comodoro Brown. Dibujo de R. Sundblad (Destefani, 1986B:348)

En la travesía de ida, al cruzar el Cabo de Hornos, entre las tormentas y agravado por la sobrecarga de material se perdió la *Constitución* sin dejar rastros. Las naves se reencontraron en la Isla de Mocha y allí, el 31 de diciembre, Brown y Bouchard suscribieron un acuerdo que reglaría la campaña a iniciar. En el mismo se puede leer entre otros aspectos que

> Los abajo firmados, Guillermo Brown, y Hipolito Buchar; el primero Comandante en Gefe dela fragata Hercules, y Bergantin Trinidad, con patente de corso del Gobierno de Buenos Ayres: el segundo Comandante dela Corbeta Alcon, con licencia de indicado Gobierno, por si, y por todos los que tengan intereses en dichos Buques, combenimos obrar en combinación para apresar todos los Buques y propiedades que se puedan y en los Mares del Sud América; y que naveguen con bandera, y patente dela Nación Española (…) Para mejor inteligencia, y regulación delos Oficiales, Marineros, y marinos empleados en los predichos Buques, se observara = Que todas las presas de

> qualesquier naturaleza que sean, oro, plata, ó moneda, deberá dividirse en cinco partes: dos de ellas para Don Guillermo Brown, como Comandante en Gefe: una parte, y media para la corbeta Hawk; y la otra parte, y media para la Trinidad, cuyas partes se dividirán, y se distribuirán con arreglo a los respectivos reglamentos – Qualesquier presa que sea tomada por alguno de los Buques indicados, yá sea en metálico, ó efectos, se hará responsable alos que corren el riesgo; y no se cometerá ningún fraude, sopena de perdición del mando, y del honor – Claramente se deberá entender que Don Guillermo Brown, como Gefe de la Hércules, deberá deberá mandar en Gefe / las fuerzas, y de consiguiente será obedecido en todo lo que sea relativo asu mando, y el bien general de todos los interesados (…) á treinta y uno de Diciembre de mil ochocientos quince, ala Ancla en el puerto de la Isla de Mocha. (Brown, 1958:193-94)

Al analizar el convenio firmado, se advierten dos aspectos bien marcados. Por un lado, el ordenamiento jerárquico de la expedición, en el que Bouchard se colocaba bajo el mando de Brown, comandante en jefe de la misma. Por el otro, el resto del convenio, un acuerdo comercial entre las partes, en las que se convenía el reparto de las posibles presas capturadas. Las cuestiones económicas, por tanto, eran más relevantes que la operación militar que iba en curso y que proveía el marco.

La firma de este acuerdo fue luego censurada por parte de la oficialidad embarcada, que adujo que sus jefes se habían tomado excesivas atribuciones (Caillet-Bois, 1930:38). Uno de los armadores que había acordado con el Estado había negociado el comandante de la nave que, si bien era miembro de la empresa corsaria que la había alistado, no había firmado como responsable frente al estado. Como puede notarse, en muchos casos los propios comandantes se conducían con amplia autonomía respecto de los armadores.

Avanzada la campaña, Brown y Bouchard firmaron otro acuerdo. En ese caso, cuando decidieron separarse, acordaron el reparto de las ganancias obtenidas hasta ese entonces. Bouchard informó del mal estado en que se encontraba la *Halcón* y de su deseo de regresar a Buenos Aires, por lo que solicitaba el

reparto de lo obtenido según el acuerdo alcanzado en Mocha. Según relata Brown en sus escritos, en la isla Carlos del archipiélago de las Galápagos, se realizó el reparto. Habiéndose perdido la *Santísima Trinidad* con anterioridad, las presas capturadas, la fragata *Consecuencia* y la goleta *Andaluz* quedaron para Bouchard, en tanto que la *Halcón* pasó a manos de Brown, quien consideraba que aligerada de su carga podría atravesar el Cabo de Hornos (Brown, 1936:44-45). Con el intercambio realizado, Bouchard aún quedó deudor firmando un documento en el que indicaba

> Yo el abajo firmado, declaro qe. en la Chancelacion de cuentas con el General Dn. Guillermo Brown, con respecto à la Goleta el Andaluz, le quedo deudor al dhõ Señor en la cantidad de tres mil setecientos quarenta y cinco pesos tres reales, los mismos qe. me obligo a pagar en Buenos Aires a Dn. Vicente Anastasio Echeverria por cuenta de dhõ Señor Brown: en fé de lo q. hé firmado el presente en la Isla de Carlos = A veinte de Marzo de 1816 = H. Bouchard. (Caillet-Bois, 1930:49-50)

La *Consecuencia* navegaba más rápido que la *Andaluz,* a la que dejo rezagada, sin esperarla. La nave rodeó el Cabo de Hornos sin grandes dificultades y arribó al Río de la Plata el 18 de junio (*Gazeta de Buenos Ayres* 1/11/1817; 1910:T5.245). Allí, la tripulación levantó cargos contra Bouchard por malos tratos iniciándose un sumario en su contra. Por su parte, la *Andaluz* arribó a Buenos Aires el 3 de noviembre siendo la goleta declarada buena presa. Hubo reclamos de sus tripulantes contra Bouchard que fueron atendidos y agregados al sumario que se sustanciaba en su contra. Junto a las acusaciones previas de malos tratos, se incluyeron las de haber abandonado sin provisiones a los hombres de la *Andaluz* (Bealer, 1937:116).

Brown, previo paso por la actual Colombia, donde perdió la *Halcón* cuando se la intentó reparar, arribó a la desembocadura del Río de la Plata, pero sin ingresar al mismo ante la falta de noticias de la situación allí imperante. Se hizo contacto con el comandante del bergantín inglés *Fanny*, que en viaje a Montevideo informó a Brown de la presencia de una flota portuguesa y el ingreso en la Banda Oriental de una fuerza militar de diez mil hombres de ese origen. Ante las noticias recibidas y considerando que el estado de la nave y su

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

tripulación no le permitían entrar en combate, se decidió arrumbar hacia el norte en búsqueda de un puerto amigable. Ingresaron en Pernambuco, permaneciendo allí cinco días y obtuvieron provisiones. El 25 de septiembre anclaban en Barbados. La recepción no fue la esperada y el capitán de la goleta de guerra británica *Brezan*, James Stirling, capturó y trasladó a Antigua a la *Hércules* aduciendo varios cargos, entre ellos el de piratería. En realidad, el comandante inglés deseaba hacerse con el cargamento de la *Hércules* el que, según le habían informado, era muy valioso (Brown, 1930:49-50). Las bodegas de la nave transportaban 42.000 pesos en monedas de plata, y un rico botín de diferentes características, el cual se ha llegado a estimar en un millón de pesos, aunque se considera hoy en día menor a esa suma (Destefani, 1986B:381). De todos modos, era el resultado de una exitosa campaña en lo económico, habida cuenta del desempeño logrado. Así culminó el crucero corsario de la fragata *Hércules,* dando lugar al inicio a un largo contencioso judicial ante los tribunales británicos.

El modelo de asociación llevado adelante con Brown y la *Santísima Trinidad,* fue replicado con Tomas Taylor. Esposo de la Sra. Clarke como se dijo, e integrante de la escuadra que combatió en las acciones contra Montevideo, activo miembro de las fuerzas navales revolucionarias, a Taylor se le entregó el 20 de octubre de 1814 bajo su comando la corbeta *Zephyr*[49], presa capturada en dichos eventos. Realizó un viaje hacia Río de Janeiro cumpliendo una comisión del gobierno en marzo del año siguiente, hasta que el 17 de julio siguiente se le extendió la autorización para iniciar acciones corsarias con la nave que comandaba. Taylor se encargaba del alistamiento, mientras que el Estado entregaba la nave de su propiedad a condición de ser devuelta al finalizar la campaña, participaba de la preparación, y ambas partes se repartían las ganancias. En la patente otorgada, además del propietario y su armador, figuraba Guillermo G. Miller como agente (Arguindeguy-Rodríguez, 1996:272-73).

Aunque era una campaña corsaria, su misión primordial consistía en atacar a la supuesta flota de invasión española que se dirigía al Plata, expresado ello en

[49] También denominada *Zefir* o con su nombre castellanizado *Cefiro*.

diversos artículos de las instrucciones entregadas. Tal era así, que en el punto cuarto se indicaba

> El Gobno. Concederá pr. Una Comisión amplia y regular el poder y facultad a Taylor de apresar, quemar y destruir, según le convenga: mandar a los puertos mas á propósito, á saber de Buenos Ays. Toda clase de buques que encontrase perteneciente á los Enemigos del Río de la Plata (…) (Carranza, 1962:T.3.186)

Sin embargo marcando bien las prioridades, en los apartados nueve y diez se aclaraba

> 9. Si la Expedición Española variase de rumbo, es decir no se dirigiese ácia el Río de la Plata, ó al mar Pacífico, deberá regresar Taylor con la corveta en el término de quatro meses, contando desde el día en que zarpe de ntras. Balizas salvo las contingencias de la navegación, qe. En todo caso deberá acreditar: pero si tomare acia el Río de la Plata, podrá continuar el corso pr. seis meses desde dho. dia, sobre cuyo cumplimiento queta Taylor reatado a la nación.
> 10. El primer objeto del corso será cortar transportes, apresar, incendiar ó destruir quantas embarcaciones fuese posible del Convoy Español qe. navega á este Río, quedando el Gobno. sin responsabilidad en el cumplimiento de los artículos anteriores, siempre que llegase á justificarse qe. por inacción, descuido o interés privado, (qe. no es de esperar) prefiriese hostilizar á los Buques mercantes Españoles independientes de dho. Convoy (Carranza, 1962:T.3.187)

Es interesante advertir lo específico de las instrucciones entregadas. En ellas se expresaba que la misión principal era atacar la supuesta fuerza invasora, mientras que la secundaria, en caso de no hallar dicha expedición, era la de ejercer el corso pero, con la salvedad de que si se realizaran otras acciones fuera de las encomendadas, el gobierno se liberaba de lo acordado, quedando Taylor al margen de las mismas, es decir pasaba de corsario a pirata.

Completado el alistamiento, armada con quince cañones, diez de á 10 y cinco de á 18, y tripulada por 75 hombres, la *Zephyr* zarpó el 1 de agosto de 1815

con destino a la costa brasileña, en lo que se suponía era la derrota del convoy español (Arguindeguy, 1986:405). La *Gazeta de Buenos Ayres* publicó un detallado relato de sus acciones iniciales en su número extraordinario del 14 de septiembre de ese año. Basado en el informe enviado por su comandante, con fecha del 22 de agosto, se anunciaba que

> Es muy satisfactorio para el Gobierno comunicar al público el primero ensayo de las medidas adoptadas para hostilizar en el Mar á los Españoles. Este enemigo implacable y debe ser humillado y confundido en todos los puntos del Universo (Gazeta de Buenos Ayres 14/9/1815, 1910:T.4.363)

Las autoridades destacaban el "primer ensayo" de lo que era en concreto una nueva forma de encarar la guerra. Por otro lado, se infería que era parte una estrategia militar a perfeccionar y a expandir en diferentes escenarios. Continuaba el artículo con el reporte del comandante de la *Zephyr*, del que de su lectura se pueden apreciar las reglas generales aplicadas para la detención, identificación, eventual abordaje y captura de una presa. Son trabar combate con la *Zephyr*, Taylor aplicó estas reglas en su primera captura, una corbeta española armada con seis cañones (Arguindeguy, 1986:405).

> (…) El 19 del corriente en vuelta al Sud del Cabo Frio apareció una Embarcación que la distancia no permitía conocer distintamente, aunque el corte de su velamen indicaba ser un Buque Español (…) seguimos sus aguas con viento frezco hasta las 12 de la mañana en que sobreviviendo una gran calma (…) frustro en algún modo nuestro designio (…) felizmente la misma causa que detenía el vuelo de la Zéfir obraba mas sensiblemente en el otro buque muchísimo mas pesado y tardío en todo respecto, y es así, que determiné aprovecharme de aquella casi innoble situación para tomar todas las medidas necesarias para el ataque ó bordaje del enemigo, mientras llegaba el viento que deseaba. Este sopló a media noche en una brisa suave (…) hallándonos a su costado a las diez de la noche (…) la conducta del enemigo que prefirió la prudencia de rendirse la dignidad de sostener á la primer defensa, no dió lugar a los sensibles efectos de un combate. Mi primera requisición fue contestada con hacerme saber que era Corbeta Española Mercante llamada Nuestra Señora de Monserrat que venía de la Habana con dirección al Janeyro (…) Con este conocimiento, y para tocar las

> primeras medidas que crei oportunas, hize señales y demostraciones bastantes á hacer entender que el mío era un buque de guerra sin explicar su procedencia, y en esa virtud mandé mi bote á que conduxese a mi bordo al Capitán con sus papeles respectivos (…) Reunidos en mi cámara (…) les intimé terminantemente que eran unos prisioneros de guerra (…) pasé a tomar posesión de la Corbeta Monserrat en mi lanchón bien tripulado (…) á las 11 de la noche quedó todo concluído (…) (Gazeta de Buenos Ayres 14/9/1815, 1910:T.4.363-64)

La llegada de la *Monserrat* fue recibida con gran júbilo en Buenos Aires, por tratarse de la primera nave capturada en la guerra corsaria que arribaba al Río de la Plata.

En tanto, continúo su crucero la *Zephyr* que a la altura de Salvador de Bahía, el 15 de septiembre interceptaba a la goleta *Divina Pastora* cargada con tabaco, espadas y fusiles con destino a la costa africana en donde esperaba embarcar esclavos a cambio de lo transportado. Despachada como presa a Buenos Aires, arribó el 11 de octubre. La noticia del apresamiento de un buque negrero fue informada por el *Morning Chronicle* de Londres en su edición del 22 de febrero de 1816, destacando que con esta captura el gobierno de Buenos Aires hacia ejecutivo su decreto de prohibición del comercio de esclavos (*Gazeta de Buenos Ayres* 1/6/1816, 1910:T.4.551-52). La guerra corsaria de las Provincias Unidas era seguida con atención desde el exterior.

Sin encontrar rastros de los transportes españoles que debía interceptar, Taylor detuvo una veintena de naves más y, ya con el plazo vencido de su patente, puso proa hacia Buenos Aires ingresando a Balizas Exteriores el 7 de octubre de 1815 (Arguindeguy, 1986:405). Un fuerte temporal arrojó a la corbeta sobre un banco y provocó el naufragio de la nave (AGN III, Cap. Pto. Caja 002). Hubo algunas críticas, tanto por el ingreso que Taylor hizo en horas de la noche, sin contar con apoyos a la navegación ante la inexistencia de balizamiento, como contra la actuación de quienes le deberían haber brindado auxilio en lanchones desde el puerto, lo que definitiva provocó la pérdida de la nave (AGN III, Cap. Pto. Caja 002).

Taylor procedido a la liquidación de su campaña. y advertido de que el lugar ideal desde donde operar era la costa este norteamericana, tramitó seis nuevas patentes, previa devolución de la correspondiente a la *Zephyr.* Con las ganancias obtenidas en su crucero por la costa del Brasil, se dirigió hacia Baltimore en donde alisto nuevas naves decidido a practicar el corso en gran escala (Bealer 1937:30), dando con ello un giro a la guerra corsaria e introduciendo a la misma en su tercera modalidad, la de su *privatización*.

El modelo de *asociación*, aunque replicado, no fue el más común. En cambio, predominó el de *tercerización.* Por ejemplo, David Jewett, marino norteamericano veterano de la guerra de 1812, ofreció en 1813 sus servicios como corsario al directorio diciendo que

> (…) David Jewett, comandante de la marina de EEUU y residente en la capital de Buenos Ayres (…) tengo el honor de ofrecer á V. E. mis cortos servicios en la gran causa de la emancipación y de la independencia, en armando un buque particular de guerra de una fuerza respetable y bajo mi mando y dirección (…) pido y suplico que se sirva mandar a extender el patente necesario para el apresamiento y destrucción de los buques y propiedades de los enemigos de estas provincias (…) y si es posible concederme el uso de 6 cañones de bronze de á 12 para el mejor armamento de dicho buque(…) (Carranza, 1962:T3.208-9)

Atendiendo la solicitud presentada, las autoridades le otorgaron el 23 de junio de 1815 la correspondiente patente para ejercer el corso con el bergantín *Invencible* de su propiedad. Junto a ella, recibió las instrucciones de hostigar en el Atlántico a los españoles. En las mismas se podía leer que, si bien se hacía referencia a la supuesta flota de invasión que se alistaba en Cádiz con destino al Plata, el objetivo era ejercer el corso sobre el comercio español

> Por quanto se halla enterado este gobierno que los actuales ministros de España (…)se proponen renovar la guerra devastadora que ha regado de sangre estos Payses, armando en Cadiz una expedición militar que todas las noticias coinciden que debe abordar á nuestras Costas (…) hé ordenado se concedan represalias generales contra los Buques, efectos y vasallos del rey

> de España, y no contra los Americanos Españoles que igualmente defienden sus derechos; de modo que así los Baxeles de la Marina nacional, como qualesquiera otros que fueren comisionados por Patente de Corso, y represalias generales aprehenderán, y pueden legalmente embargar ó apresar los Buques y efectos pertenecientes á aquella Nación (…) (Carranza, 1962: T3.209)

Se aclaraba luego bajo que status actuaría Jewett y se expresaban las características que debería tener su campaña y sus límites

> Bajo estos principios considerando suficiente qualificado á Dn. David Jewett, natural de los Estados Unidos de Norte América, que équipa, arma y abastece de su cuenta al Bergantín *Invencible* (…) habiéndose conferido a dicho Dn. David Jewett por mi despacho de Marina las Ordenanzas Generales del Corso y las instrucciones particulares a las que queda ligado (…) he venido en expedir y conceder (…)Patente de Corso, autorizándolo, como lo autorizo, para que pueda manifestar en estado de guerra el dicho Bergantín Invencible, baxo su propio mando, pudiendo embargar y tomar por fuerzas de armas los Buques y efectos pertenecientes á los Españoles Europeos de la Peninsula, excepto solamente dentro de los Puertos, ó caminos de Principes neutrales ó en amistad con este Estado, y traer los mismos para que sean juzgados, según las Leyes de las Provincias Unidas, y condenados que sean por buena presa, podrá el dicho Dn. David Jewett, vender ó disponer de tales Buques y efectos, en el modo que queda sancionado antes este Gobierno estipulado en las mencionadas instrucciones, arreglándose á ellas en lo demás concerniente al Corso, pusto que nada debe hacerse por el dicho Dn. David Jewett, ni por alguno de los Oficiales ó marineros contrario al verdadero sentido de las presentes letras, sino que debe ser extrictamente observadas por él (…) (Carranza, 1962: T3.210).

Siguiendo las instrucciones recibidas, y de acuerdo a lo convenido con el gobierno, Jewett alistó al *Invencible*. Construido en Baltimore, pero con matrícula de Charleston, era un buque apto específicamente para este tipo de

misiones. Armado con veinte cañones, catorce carronadas[50] de a 24[51] y seis cañones de a 12, estaba tripulado por 180 hombres (Arguindeguy, 1986:404). Tenía a Patricio Lynch como armador y a David Deforest como consignatario. Una vez terminados los preparativos, zarpó de las Balizas Exteriores de Buenos Aires el 30 de junio de 1815.

Avanzado el año 1816 se fue profundizando la ofensiva, llevada adelante por corsarios en forma individual o junto a los armadores en las empresas organizadas a tal efecto. Destacaron inicialmente José Joaquin de Almeyda y Diego Chayter[52], ambos allegados a Taylor. Almeyda luego de permanecer prisionero de los realistas en Venezuela, se estima que trabó relaciones con Taylor en los Estados Unidos y zarpó de Baltimore con la goleta *Orb* u *Orn* el 14 de mayo de 1816, teniendo como armador y fiador a David Deforest. A la altura de los cabos de Virginia, la goleta enarboló el pabellón de las Provincias Unidas y cambio su nombre por el de *Congreso*, iniciando de este modo su primer crucero corsario (Arguindeguy-Rodríguez, 1996:134). Operó en aguas del Atlántico Norte desde el Caribe hasta las costas de Cádiz. Allí capturó diversas naves frente al cabo San Vicente, las que fueron remitidas al puerto de Buenos Aires en calidad de presas (Gazeta de Buenos Ayres 31/8/1816, 1910:T.4.608).

Luego de este primer viaje, en el que se capturaron cerca de trece naves, arribo al Río de la Plata el 25 de septiembre de 1816. Las presas fueron rematadas, incluyendo a la *Congreso*, la cual fue comprada por el mismo Almeyda. Ofreció sus servicios como corsario a las Provincias Unidas, los que le fueron aceptados el 7 de noviembre de 1816 y, Pueyrredón en su rol de Director Supremo, le otorgo el rango de Capitán de la Marina Nacional, con retroactividad al 16 de mayo de 1816, con lo que cubría legalmente las

[50] Piezas de artillería de corta longitud introducidas en los buques de la marina británica en 1779 (Sidders, 1982:246)

[51] El calibre de los cañones en el siglo XVIII a XIX se media por el peso en libras de la bala y el diámetro de la boca de la pieza. Fundamentalmente se toma como valido el diámetro ya que en esos tiempos los valores correspondientes a una libra en Inglaterra eran diferente en Francia y en España. Los cañones capturados en Montevideo en 1814 eran piezas de hierro y bronce destacando de los 421 obtenidos, 76 piezas de 24, 60 de 18, 60 de 8, 29 de 4 y 23 de 14. Todos ellos, bases de la artillería naval embarcada en los años siguientes. (Morell, 1986:104-109).

[52] También se lo ha denominado Chaytor

acciones del crucero finalizado evitando de este modo potenciales acusaciones por piratería. Inmediatamente la nave fue alistada y zarpó en un nuevo crucero hacia el Atlántico Norte para actuar entre las Antillas y Cádiz, apoyándose en Baltimore como base de operaciones (Arguindeguy, 1986:406-08).

Diego Chayter fue otro de los corsarios que actuaron individualmente en aguas del Atlántico Norte. Norteamericano de origen y veterano de la guerra de 1812, luego de servir a las fuerzas venezolanas, a fines de 1815 adquirió en Baltimore el bergantín *Mammout*h. Con una importante carga[53] zarpó el 1 de febrero de 1816 hacia el Río de la Plata, arribando el 17 de marzo del mismo año y en donde su carga le fue comprada. Se le otorgó el grado de Teniente Coronel de Marina, designado comandante de su nave, la renombró *Independencia del Sud*, iniciando inmediatamente operaciones en aguas próximas a Cádiz. A su regreso a Baltimore para reabastecerse le compró a Taylor la goleta corsaria *Santafecino*, la que fue vuelta a enlistar para el corso, bajo el nombre de *Atrevido* (Arguindeguy-Rodriguez, 1996:157), y zarpó con ambos buques en busca del comercio español.

Siguiendo el ejemplo de Echeverría, otros armadores conformaron sus empresas y obtuvieron las patentes necesarias para alistar varios buques simultáneamente. Además de Tomas Taylor, quien ayudó a colegas suyos, como Almeyda, a sumarse a la actividad, también destacaron Juan P. Aguirre, David Deforest, Jorge Macfarlane y Juan Higinbothom, (ver listado del Anexo 2). Todos ellos operaron con sus buques en aguas del Atlántico Norte, teniendo como cotos de caza fundamentalmente el Caribe y las costas próximas a Cádiz.

Con el impulso que a partir de 1816 tomó la guerra corsaria, el conflicto contra España fue ampliándose. Las acciones, no sólo apuntaron al tráfico mercante. Muchos puestos costeros fueron atacados e inclusive tomados. En una carta

[53] Transportó 824 barriles de pólvora, 200 cajones de fusiles, 2 barricas de sables, 12 barricas de piedras de chispa y otros efectos, cargamento que González Balcarce en su rol de Directo Supremo provisional compró inmediatamente (Arguindeguy-Rodriguez, 1996:189)

fechada en Madrid el 13 de agosto de 1818 y publicada por la *Gazeta de Buenos Ayres* el 2 de diciembre de dicho año, se expresaba que

> (…) Los corsarios de esa hacen un daño increíble: han pegado fuego en el Ferrol al único navío de guerra que había, han desembarcado una noche cincuenta hombres en Santander, é intentado sacar una fragata mercante que salía para Lima, pero por desgracia fueron descubiertos y abandonaron la presa: han desembarcado en un puerto chico de Galicia y bebido y bailado con la gente del lugar: la navegación de buques españoles desde el cabo de Finisterre hasta Bilbao se halla cortada é incomunicada por dichos corsarios, y por último todas las costas de la Península se hallan cubiertas de los mismos. (*Gazeta de Buenos Ayr*es 2/12/1818; 1910:T5.535)

Otro ejemplo fue el de la corbeta *Unión del Sur*, bajo el mando de Juan Brown, bombardeó a La Habana en mayo de 1817 (Arguindeguy, 1986:410).

Echeverría por su parte, una vez liquidadas las ganancias producto del crucero de Bouchard con la *Halcón*, alisto la Fragata *Consecuencia* bajo el nombre de *La Argentina*. Apresada en la campaña del Pacífico con un rico cargamento abordo (*Gazeta de Buenos Ayres* 24/5/16, 1910:T4.550), luego de su remate fue comprada y armada en corso por Echevarría. Bajo el comando de Hipólito Bouchard, realizó el viaje más extenso, en cuanto a geografías visitadas y millas navegadas, de toda la guerra, prácticamente circunnavegando el globo. El modelo que aquí llamamos de *Tercerización* fue en definitiva el que se impuso en Buenos Aires.

1.3. La Guerra *Privatizada*

Tomas Taylor, fue uno de los primeros comandantes corsarios que abordó su actividad con un sentido netamente comercial. Las capturas y posterior remate de la *Monserrat* y la *Divina Pastora* le dejaron importantes ganancias las que se propuso reinvertir y ampliar sus actividades corsarias. Tramitó seis nuevas patentes y se dirigió a Baltimore a principios de 1816 (Bealer, 1937:30). La costa este de los Estados Unidos a partir de entonces se convirtió en un escenario muy activo por parte del corso rioplatense. Baltimore, Norfolk y Savannah fueron los puertos mas frecuentados (ver Fig.15). Allí la población

local junto a las autoridades contribuyeron a la expansión de las actividades de los corsarios, sea por apoyo a la causa revolucionaria o por mero interés monetario (Courrier, 1929:51).

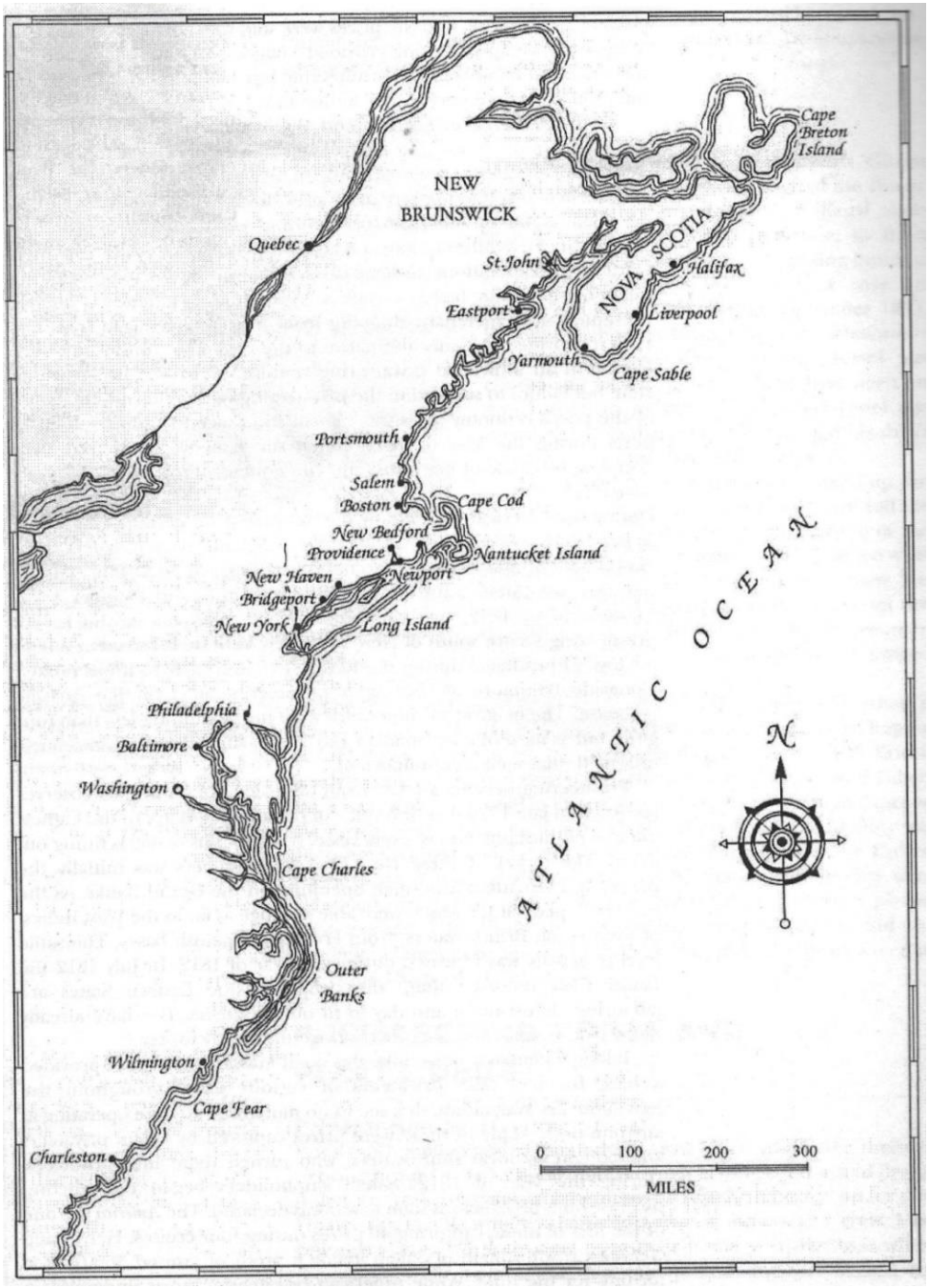


Figura 15: Principales puertos de los corsarios norteamericanos en la guerra de 1812, luego utilizados en la campaña contra España (Konstam, 2001:52).

Al llegar a su destino, Taylor inició inmediatamente las gestiones para organizar una empresa corsaria. Buscó inversores y los halló en la comunidad de Baltimore. Compró la goleta *Romp*, y contrató la construcción del bergantín *4*

de Julio, especialmente diseñado para el corso (Bealer 1937:30). Sus nombres fueron cambiados en *Santafecino* y *Patriota* respectivamente.

Bealer ha expresado que las demás patentes fueron vendidas o usadas por terceros, práctica que posteriormente se generalizó para convertirse en regla. Destacaron en este accionar Manuel Hermenegildo de Aguirre, cónsul de las Provincias Unidas en Washington, y su sucesor David De Forest (Bealer, 1937:31). Si bien la trasferencia y venta de patentes fue algo usual, como este autor lo ha indicado, las que fueron tramitadas por Taylor en Buenos Aires no tuvieron ese destino. Con ellas completó su escuadrilla cosaria[54].

La venta de patentes se constituyó en una práctica muy usual. Para ello, De Forest y Juan Pedro Aguirre disponían de patentes en blanco, entregadas por las autoridades (Halperin Donghi, 1972:112). Con esta metodología, el gobierno de Buenos Aires, por medio de la venta de las patentes, se desentendía del alistamiento y ejecución de la guerra corsaria. Los preparativos quedaban en manos de los compradores de las patentes y se acordaba con éstos el reparto de las ganancias, siempre y cuando las naves fueran despachadas hacia Buenos Aires. Si eso no sucedía, las ganancias quedaban en manos de los privados. Se ponía en marcha lo que aquí denominaremos como la *Privatización*[55] *del Corso, o la Guerra Privatizada*.

Tal fue el impacto de esta práctica, que el Comisionado Especial del gobierno norteamericano enviado a Buenos Aires, le solicitó a las autoridades locales un

[54] Junto a las naves ya nombradas, sumó la escuna[54] *25 de Mayo*, de la matrícula de Baltimore y anteriormente nombrada *María* a cargo del Capitán Guillermo Stafford, el bergantín *Cívico*, ex *Hant* o *Ant* al mando de un capitán norteamericano de quien se supone su apellido era Ford o Forde, la goleta *Mendocino*, antiguo mercante que se denominaba *Hunter (a) Snaap Dragon,* todas ellas naves de Baltimore, y la goleta o falucho *Cotagaita*, una de las presas capturadas por el *Patriota* en aguas de las Indias Occidentales y que fue incorporada a la fuerza. Por otro lado, la *Divina Pastora*, presa de su primer crucero, fue armada en Buenos Aires.Para una mayor información del origen, actuación y destino de cada nave en particular se recomienda consultar la obra de Arguindeguy y Rodríguez (1996)

[55] La privatización es el procedimiento y el resultado de privatizar. Este verbo refiere a la transferencia de una compañía pública o de una actividad administrada por el Estado a una empresa privada. De este modo, la gestión de lo que antes pertenecía al conjunto de una sociedad queda en manos de empresarios que persiguen sus propios beneficios. https://definicion.de/privatizacion/

mayor control en la entrega de las patentes. En su informe al Secretario de Estado John Quincy Adams del 2 de noviembre de 1818 expresaba que

> (…) Le manifestamos al Secretario que se había creído que muchas personas desprovistas de principios y viciosas, que habían obtenido patentes de corsarios de un Gobierno patriota independiente, habían cometido grandes depredaciones en nuestro comercio y ciertamente obtuvieron esas patentes no tanto por algún miramiento a la causa de la independencia y la libertad como con la visión del robo; y que abrigábamos la esperanza de que se observaría cierto debido grado de circunspección por ese Gobierno en el otorgamiento de patentes que, por su naturaleza, se prestaban tanto al abuso (...) (Manning, 1930: T1, 447)

Así mismo Adams le presentaba la queja oficial de su gobierno al representante de las Provincias Unidas, David C. Deforest, el 1 de enero de 1819 por estas acciones expresando que

> (…) Sábese que desde Buenos Aires han enviado a los Estados Unidos patentes para tripular, armar y aparejar buques armados privados, patentes que dejan un espacio en blanco para ser llenado aquí con los nombres de los buques y sus comandantes y oficiales, las cuales han sido ofrecidas a la avidez de especuladores estimulados mas por la sed del pillaje que por ningún miramiento a la causa Americana (…) Es evidente cuanto a esos buques que sus capitanes, oficiales y tripulantes no pueden tener ninguna relación permanente con Buenos Aires (…) El Presidente quiere creer que esta practica se ha llevado a cabo sin el conocimiento del Gobierno de Buenos Aires, y desea que se le llame la atención hacia el sentir de que es incompatible con los derechos y obligaciones de los Estados Unidos (…) El Presidente espera de la amistosa disposición expresada por el Director Supremo para con los Estados Unidos que no vuelva a dárseles este motivo de queja (…) (Manning, 1930: T1, 103-04)

Analizando la lista de patentes entregadas que Ruiz Moreno (1926) ha publicado en su obra, y que se detalla ampliada en el Anexo 1, se desprende que también fueron enviados documentos de este tipo para su venta a Francia y Gibraltar, aunque su impacto fue mínimo comparándolo con el de Baltimore.

2. Empresa Económica

2.1 Guerra contra el comercio marítimo español

El núcleo central de la campaña corsaria fue sin duda el interés económico y su escenario privilegiado el Atlántico Norte. Los Estados Unidos fueron una de las fuentes principales de tripulaciones y barcos, en donde quienes participaban y apoyaban estas actividades apenas estaban interesados en la política: las motivaciones en la mayoría de los casos eran estrictamente pecuniarias (Earle, 2004:267). Por su parte, las autoridades declamaban una estricta neutralidad, aunque tanto el gobierno norteamericano, como el británico y el de algunas otras potencias, aceptaron la guerra de corso contra las coronas ibéricas. Todo a condición de ser respetados los derechos de los neutrales y que la guerra se llevara adelante dentro de las normas establecidas, incluyendo el establecimiento de tribunales de presas y ámbitos que controlasen las transgresiones de los corsarios (Earle, 2004:269).

El camino iniciado por Taylor fue seguido por sus congéneres. Los resultados fueron inmediatos y la navegación mercante española que, si bien ya no era la de otros tiempos aún estaba muy activa, se resintió definitivamente. En el período en que las operaciones se llevaron adelante, cerca de sesenta buques actuaron con patentes de las Provincias Unidas, capturando más de doscientas presas (Celery, 1940:163). Pero sin duda, la promulgación del Reglamento Provisional de Corso el 15 de marzo de 1817 y su posterior ampliación, conocido como el Código de Pueyrredón, permitió el máximo desarrollo de la actividad (Celery, 1940:172).

De las sesenta y ocho naves que actuaron, treinta y seis lo hicieron desde los puertos de la costa este norteamericana. Para entender la importancia de la campaña, es bueno compararlo con la realizada en 1812 por los Estados Unidos en su guerra contra Inglaterra, la otra contienda marítima de características similares a la aquí analizada. Según ha planteado Héctor Rato, en ese conflicto actuaron 517 corsarios, capturando cerca de 1300 presas es decir, un promedio de 2,5 de capturas por corsario. Con respecto a quienes actuaron bajo la bandera del gobierno de Buenos Aires, 36 naves enviaron 54

presas al Río de le Plata, mientras que otras 38 fueron devueltas a sus dueños y 36 destruidas. Todo ello deja, en definitiva, un promedio de 3,5 capturas por corsario (Rato, 1985:116-17), lo que ha sido una mayor efectividad en relación a congéneres de 1812.

Las presas capturadas, eran remitidas a diferentes puertos o hundidas luego de su captura, A un número menor se las dejó en libertad, una vez vaciadas de las cargas más valiosas. Con estas últimas se procedía de este modo ante el poco valor de la propia nave o, principalmente, para transbordar allí a los prisioneros previamente capturados y ponerlos a salvo. Al puerto de Buenos Aires, en el lapso comprendido entre 1815 y 1821, ingresaron cincuenta y cuatro naves enviadas por los corsarios que fueron puestas a disposición del Tribunal de Presas. En el Anexo 3 se puede apreciar el desglose año por año, comparando corsarios en campaña con las capturas remitidas al Río de la Plata (Rato, 1985:116).

Alistar un corsario en Baltimore alistar era muy oneroso. Para la guerra de 1812 poner en actividad un buque de este tipo, según su porte y características llegaba a costar hasta cuarenta mil dólares (Garitee, 1977:111) por lo que formar un consorcio de inversores era clave para llevar adelante la empresa, actividad a la que se dedicó inmediatamente Taylor al arribar a Baltimore.

Pocos de los miembros de la comunidad baltimoreana estaban en condiciones de invertir grandes sumas. Según Garitee, hacia 1810 la ciudad contaba con 46.000 habitantes, de los cuales solo cuatrocientos de ellos contaban con activos superiores a los quince mil dólares, en tanto que la mayoría de la población eran poseedoras de patrimonios menores a los cuatro mil (Garitee, 1977:65-66). La combinación de importantes hombres de negocios, con inversores más modestos, junto a un par de funcionarios públicos, fue el resultado de la empresa corsaria conformada por Taylor y que se analizará en lo que sigue.

El costo de poner en navegación al *Patriota,* ex *4 de Julio*, fue de 38.500 dólares (Head, 2010:2). Ello solo fue posible, gracias a la combinación del

capital con el que Taylor arribo a Baltimore, junto a lo aportado por sus inversores. Entre ellos, destacaron importantes miembros de la elite mercantil de la ciudad, directores o presidentes de compañías mercantiles, bancos y de seguros, que no sólo hicieron negocios con Taylor, sino con otros corsarios. Un ejemplo de estos hombres fue David Burke, quien invirtió en los corsarios y además era propietario de la empresa David Bourke & Sons, que llevaba adelante sus negocios actuando en las operaciones del muelle y almacenamientos, además de cumplir tareas como director del Franklin Bank of Baltimore. Nocholas Stansbury, inversor en el *Irresistable, ex Maipú,* tenía otras actividades tales como el comercio, operatoria de buques de su propiedad y director del Marine Bank of Baltimore, en el que depositaba las ganancias obtenidas con su buque corsario (Garitee, 1977:225).

Del mismo modo, había aportantes de menor poder económico. A modo de ejemplo se pueden nombrar a John Craig, John Barron Jr. y John Lewell quienes participaron con su patrimonio en las operaciones del *Patriota*. Mientras los dos primeros eran comerciantes menores, el tercero era un panadero (Head, 2010:4). A ellos se sumaban funcionarios públicos tales como Matthew Murray, quien sirvió como Sheriff del Condado de Baltimore (Head, 2010:5), el jefe de correos John Skinner, el fiscal de distrito Elías Glenn quien tenía a su hijo involucrado en el negocio corsarista o el cobrador de aduanas James McCulloh entre otros (Byrne, 2014:4).

La empresa montada, no sólo requería de inversores. Era necesario contar, fundamentalmente en Estados Unidos en donde la estricta política de neutralidad prohibía este tipo de actividades, de una red de contactos con extensiones tanto en territorio norteamericano como en Buenos Aires. Cubrir las fianzas requeridas, la distribución de comisiones en el norte, obtener servicios financieros, seguros y agentes que cubriesen toda la operatoria completaban el cuadro (Head, 2010:2). También de quienes se encargaban de las gestiones y liquidación de ganancias en el Río de la Plata, luego de la intervención del Tribunal de Presas allí asentado y disponer de las mercaderías obtenidas.

Algunos comandantes armaron sus propias naves. Ya se ha visto como Brown participó con la *Hércules* o Jewett en con la *Invencible.* En Baltimore John G. Johnston se unió a Taylor y organizó su propio buque. José de Almeida, luego de actuar exitosamente con el *Congreso*, transformó en corsario de su propiedad la fragata capturada *Diana* a la que renombró *Luisa* y llevó adelante su tercer crucero bajo la bandera rioplatense a partir de 1 de agosto de 1818.

La participación en los consorcios se mantenía en forma reservada. La violación de la neutralidad sostenida por el gobierno federal era penada con multas y hasta cárcel, la discreción era clave en el negocio. David Deforest al arribar a su patria de origen en 1817, no mencionaba ni daba a entender que los buques que operaban como corsarios fueran de su propiedad, sino que denominaba como *agentes* al referenciar a los dueños, oficiales, tripulación o cualquier persona relacionada a una nave corsaria. Se usaba este eufemismo, ya que al actuar directamente se violaban las leyes. Si se trataban de *agentes,* se podría aducir desconocimiento acerca de la tarea de los mismos en caso de un problema legal (Head, 2010:2).

Similar criterio se aplicaba al alistamiento y zarpada de los buques. En muchos casos dejaban Baltimore informando un viaje comercial, con poca tripulación y armamento. Al alejarse de la costa, recalaban en alguna caleta, bahía o zona costera despoblada en donde abordaban el grueso de la tripulación y se cargaban armas, cañones, pólvora y demás elementos necesarios para encarar el crucero corsario. El bergantín *Patriota,* dejó Baltimore a principios de 1817 con una tripulación de veinte hombres y casi sin armas, ancló en New Point Comfort, cercano a la bahía de Chesapeake, en donde varias embarcaciones menores le llevaron un refuerzo para la tripulación, pólvora, carronadas de diversos calibres y todo tipo de armas de mano. Al hacerse a la mar llevaba 112 hombres a bordo y catorce cañones (Head, 2010:6).

La organización de la guerra corsaria en Buenos Aires, tuvo sus diferencias con la de Baltimore. Al ser el centro revolucionario y el que estaba en guerra con su metrópoli, no era necesario ocultar ni disimular nada. Pero, por otro lado, las regulaciones eran mayores que en los puertos norteamericanos. Los

inversores, en su mayoría, marinos con un capital que arriesgar o comerciantes de cierta importancia, vieron en la guerra la posibilidad de expandir sus negocios, y participar en ella, algunos con un sentido patriótico y otros en una combinación de este con el mercantil.

Siguiendo con el caso de Echeverría, se puede apreciar cómo se constituían las empresas corsarias en Buenos Aires y los costos de alistar una nave para este tipo de actividad. Tres rendiciones de gastos realizó Echeverría en su carácter de armador del crucero encabezado por Bouchard (ver anexos 4, 5 y 6). Dos de ellas abarcaban la expedición en general (Caillet-Bois, 1930:56-57) y son llamativas las diferencias entre las cifras expuestas para los mismos rubros. La tercera, de fecha 5 de julio de 1817, se restringía a los aportes y gastos de alistamiento de la *Halcón* (Caillet-Bois, 1930:IV).

Del análisis de las tres rendiciones, se aprecia que Echeverría conformó una empresa corsaria constituida por dieciocho accionistas entre los que se incluían los capitanes Hipólito Bouchard y Robert Jones, comandante y segundo al mando de la nave respectivamente. Los restantes aportantes habían encontrado en esta actividad una forma de arriesgar capital a cambio de buenas ganancias. Cada parte o acción era de quinientos pesos habiendo aportado según el caso una o varias acciones. A modo de ejemplo, siguiendo el informe de Echeverría del 5 de julio de 1817, se puede observar que, entre otros, Juan Lafalle aporto dinero por el equivalente a tres acciones ($ 1.500.-), Saturnino Godoy por cuatro ($ 2.000.-) o Echeverría por poco más de nueve acciones ($ 4.675.-). Algunos aportaron el mínimo de $ 500.- como los casos de Mauricio Pizarro, Eusevio Medrano o Juan Gandovin entre otros. En total la empresa se constituyó con $ 21.711.- los cuales, según la rendición indicada, se usaron en su totalidad para la compra de la nave, materiales de abordo necesarios y diferentes gastos por cuenta de los comandantes, el armador y el agente, (Caillet-Bois, 1930:IV).

Tales eran los montos insumidos para armar y alistar a un corsario en Buenos Aires en 1815, aunque el capital necesario variara en función del tipo de embarcación (lo que determinaba, por ejemplo, la cantidad de tripulantes).

Asimismo, en la constitución de la empresa se acordó la división de los frutos de la campaña en tres partes correspondientes respectivamente a los accionistas, la oficialidad y la tripulación (Arguindeguy-Rodríguez: 1996:170). Esta expedición en particular dejó grandes ganancias.

Comparando ambas rendiciones se puede concluir que la ganancia que la expedición en bruto había sido algo más de ciento seis mil pesos. Descontado los diferentes gastos, incluyendo entre ellos, costo del buque, salarios de tripulantes y oficiales, la porción que correspondía al Estado, gastos del agente y partes correspondientes al armador. El neto restante que era de sesenta mil y sesenta y cuatro mil pesos dependiendo de la rendición tomada, se dividía en tres partes de acuerdo a lo previamente estipulado entre armadores, oficiales y tripulación, lo que dejaba una ganancia para cada parte de poco más de veinte mil pesos (ver Anexos 4 y 5).

En suma, todos hacían buen negocio. El Estado, además del ahorro en el sostenimiento de las operaciones de la nave, vendida previamente al armador, recibía una ganancia cercana a los once mil pesos. El armador y los demás inversionistas y tripulantes obtenían también su parte, aunque estos últimos podían verse afectados por salarios impagos, algo usual en esta actividad y ya visto para el caso de la campaña de 1814.

Juan Pedro Aguirre, fue uno de los dos más importantes personajes que, luego de actuar en Buenos Aires, se desplazó hacia Baltimore en donde tejió importantes contactos para expandir el negocio corsario. Llegó a poner en acción más de veinte naves (ver Anexo 3). Fuerte comerciante de Buenos Aires, integrante del Consulado y del Cabildo, tenía negocios en la actividad naviera y el comercio de cabotaje, principalmente con Paraguay y el Litoral (Destéfani, 1986C:471). Quien acompañó en importancia a Aguirre, fue David De Forest -varias veces mencionado-, que además, actuó en simultáneo entre el Río de la Plata y Baltimore. De origen norteamericano, abrió la primera casa comercial en Buenos Aires y se enriqueció con el contrabando y el comercio de esclavos. Armó a varios corsarios y, por haberse nacionalizado, fue designado Cónsul en Estados Unidos, donde se ocupó de impulsar la guerra corsaria

(Destéfani, 1986C:472). En definitiva, la campaña corsaria como empresa económica que el Estado convertía en privatización de la guerra tuvo un amplio desarrollo tanto desde Buenos Aires, como desde la costa oriental de los Estados Unidos. Iniciadas las operaciones, los resultados fueron inmediatos. Las presas empezaron a ser despachadas a puerto para ser liquidadas, las mejores lo hacían hacia Buenos Aires, en tanto que se hundían las que no eran rentables (Bealer, 1937:25).

El flujo de naves capturadas hacia el Río de la Plata alcanzó tal magnitud que las autoridades portuarias debieron organizar la entrada de las mismas en Balizas para no entorpecer el tráfico naviero. El 14 de enero de1817 se emitió una disposición en la que se indicaba que las presas debían pasar de inmediato a Ensenada, para descongestionar Balizas y allí ser inspeccionadas para realizar los trámites correspondientes al tratamiento de su condición (AGN III, Cap. Pto. Caja 6). Durante el período de 1816 y 1817, momento álgido de la campaña, el puerto de Buenos Aires estaba sobrepasado de mercaderías producto de las presas que iban arribando, las que eran exportadas hacia Montevideo, Estados Unidos y el Caribe (Bealer, 1937:71). Ejemplo de ello es el caso del bergantín español *Brillante*, capturado el 15 de junio de 1818 por el corsario *Tucumán* a la altura de Cádiz, arribado a Buenos Aires el 3 de diciembre del mismo año bajo el mando como Cabo de Presa de Juan Melet y consignado a Lynch Zimmerman y Compañía. El cargamento incluía 279 cajones de jabón, 1279 barras de hierro, 4350 frascos id. y 15 planchas id. (*Gazeta de Buenos Ayres* 9/12/1818; 1910:T5.545). Unos meses más tarde, el 2 de marzo de 1819, la misma casa comercial despachaba hacia Nueva York a la fragata estadounidense *Sachou* con un variado cargamento entre lo que se contaban 1289 barras de hierro y 125 cajones de jabón (*Gazeta de Buenos Ayres* 19/3/1818; 1910:T5.619)

Las cargas capturadas y luego liberadas por el Tribunal de presas, se remataban en subastas públicas, dejando grandes ganancias a los comerciantes norteamericanos e ingleses (Courrier, 1929:23). La presa mas importante arribada a Buenos Aires fue el *Tritón*, buque de la Real Compañía de Filipinas y que el *Tupac Amarú* detuvo en cercanías del Cabo San Vicente.

Capturado en enero de 1817, fondeó en Balizas el 24 de abril. Su venta rindió más de un millón y medio de dólares, la carga fue comercializada en el Caribe y la nave se remató en Ensenada de Barragán el 12 de Enero de 1818 en la suma de catorce mil cien pesos (Arguindegui-Rodríguez, 1996:262). Con respecto a los tripulantes de la *Tritón,* en sendas notas del 17 de abril de 1817, con una adenda dos días más tarde, y otra el 22 del mismo mes se les permitió embarcarse en *La Argentina* y los que no lo hicieron fueron puestos en libertad (AGN III, Cap. Pto. Caja 6).

Las mercaderías recibidas eran de todo tipo. Un veloz recorrido por diversos manifiestos de cargas de algunas de las presas arribadas a Buenos Aires, puede dejar un panorama de la variedad de lo capturado. En el caso de la fragata española *Santander (a) Los Santos Mártires* presa del bergantín *Invencible,* indicaba su manifiesto de carga del 12 de agosto de 1817 un rico botín de azúcar y cacao principalmente (AGN III, Cap. Pto. Caja 6). La fragata española *Nuestra Señora de Jesús*, capturada por el corsario *San Martín*, ingresó el 22 de noviembre de 1817 y en su manifiesto de carga firmado por su agente Juan Higinbothom declaraba 628 pipas de aguardiente y 34 cajas de azúcar (AGN III, Cap. Pto. Caja 7). En el manifiesto de carga del bergantín español *Hermosa María,* tomado por el *Congreso,* del 1/12/1817 se indicaba que traía a bordo entre otras cosas Palos Campeche, utilizado como tinte para telas, café, cacao, algodón y azúcar (AGN III, Cap. Pto. Caja 7). Mientras que el bergantín español *Veloz,* detenido por el *Tucumán,* declaraba el mismo día en su manifiesto un importante cargamento de vino y azafrán (AGN III, Cap. Pto. Caja 7). El *Congres*o también apresó al bergantín español *San Francisco de Paul*a, que según su manifiesto de carga del 9/12/1817 transportaba 270 bultos de sardinas prensadas (AGN III, Cap. Pto. Caja 7)

Una amplia variedad de alimentos, metales, bebidas, materiales usados en la industria textil y otros productos llegaron en los buques capturados por los corsarios. El impacto sobre el comercio español fue notable ya que, aunque Trafalgar había resentido la capacidad naval española, el comercio marítimo proseguía y fue la acción de los corsarios la que le asestó el golpe final. Hacia 1817, las primas de seguros para el transporte de mercancías en barcos

españolas o portugueses eran casi prohibitivas, beneficiándose como consecuencia de ella las flotas mercantes neutrales, especialmente la británica. En el *Times* de Londres del 16 de abril de 1817 citando al periódico comercial *Nicholson´s prices courrent* se indicaba que

> Debido a las numerosas capturas de barcos españoles hechas por los corsarios insurgentes, la bandera de aquel país no puede asegurarse en viaje desde Cuba o cualquier otra colonia de las Indias Occidentales a la vieja España, por medio de 8 a 10 guineas[56]. La bandera portuguesa podía asegurarse tiempo atrás por 30 o 40 chelines, en viaje de o para Brasil, la tarifa de la semana pasada llegó a 3 guineas. (…) ninguna bandera es protección eficaz para barcos que se dirigen a la costa de Sudamérica, al Golfo de Méjico o aún a cualquier punto del Canal de la Mancha, si se hace excepción de la británica, la cual ha sido siempre respetada (…) Las Indias Occidentales están llenas de corsarios (…) (Bealer, 1937:63)

Más allá de la declamada política de neutralidad por parte del gobierno de Su Majestad Británica, excusa esgrimida cuando Marcó del Pont en Chile solicito la intervención de las naves de la Royal Navy contra el escuadrón de Brown, es de suponer que el interés económico con hacerse del tráfico comercial y aprovecharse de los problemas sufridos por la marina mercante española, incidía en las acciones que finalmente se tomaban.

En general, los corsarios bonaerenses trataban muy bien a los neutrales, a quienes no molestaban y dejaban seguir su viaje. Según el *The Times* de Londres en 1816, "(…) no insultan a esos navíos ingleses que encuentran (…)" (Bealer, 1937:63). En la misma sintonía, el *Nile´s weekly register* de los Estados Unidos expresaba que (…) desde que comenzó el corso, no ha habido barco que se haya conducido con mayor propiedad que los que tienen patente regulares de Buenos Aires (…) (Bealer, 1937:160).

[56] La Guinea era una moneda de oro utilizada en el Reino Unido. En 1717 una Guinea quedó establecida en 21 Chelines y seis peniques, hasta que en 1817 fue reemplazada por la Libra.

> (…) desde que comenzó el corso, no ha habido barco que se haya conducido con mayor propiedad que los que tienen patente regulares de Buenos Aires (…) (Bealer, 1937:160.

No obstante ello, el Comodoro William Bowles, jefe de estación británico en el Plata, notificaba a sus superiores el 15 de agosto de 1817 que, en una conversación sostenida con el Director Supremo, le había informado sobre

> (…) los violentos maltratos cometidos contra un barco británico por un corsario enarbolando la bandera local (Questa, 1994:68)

En algunos casos, hubo piratas que usaron la bandera bonaerense. Taylor anotaba en su diario el 18 de mayo de 1817 que en un encuentro con naves francesas en el Mediterráneo, estas le informaron que habían sido atacados tres días antes por naves argelinas que enarbolaban la bandera de Buenos Aires (*Gazeta de Buenos Ayres* 24/1/1818; 1910:T5.309). A partir de 1819 debido a la efectiva la acción de los corsarios, las presas disminuyeron notablemente y, muchos de ellos ante la falta de naves aptas de ser capturada en el marco de la guerra, optaron por ejercer la piratería atacando buques neutrales (Earle, 2004:270). Situaciones que se tornaron reiteradas por las acciones de corsarios renegados, fueron agravadas por las tripulaciones que se amotinaban y seguían el mismo camino, llevando a la guerra corsaria a un punto en donde las presiones para su finalización fueron en aumento por parte de los neutrales.

2.2 Tribunal de Presas

Pieza clave en todo lo relativo a los aspectos económicos de la campaña corsaria fue la constitución y funcionamiento del Tribunal de Presas. Organismo necesario para poder legalizar la liquidación de las capturas, la conformación del mismo fue requerida además para que las potencias neutrales consintieran el ejercicio de la guerra de corso contra España, habida cuenta que con sus decisiones se daba protección a las arbitrariedades que se pudieran producir.

En las primeras Ordenanzas de 1801 ya se establecía que la disposición de las presas ingresadas a los puertos correspondía a las autoridades locales, sean militares o civiles (Ruiz Moreno, 1926:101). En Buenos Aires, con fecha del 20 de junio de 1814 se sancionó el decreto que establecía el Tribunal de Presas. En su artículo primero se indicaba que

> El conocimiento de los apresamientos y detención de cualquiera embarcaciones enemigas o neutrales por los bajeles de guerra del Estado, o por corsarios particulares, corresponde privativamente a un tribunal que formarán mi Secretario de Estado en el Departamento de Guerra y Marina, como vocal Presidente, el Consejero de Estado más antiguo después de mis Secretarios, y el Auditor General de Guerra, actuando con el Escribano de Marina. (Ruiz Moreno, 1926:104)

Existía una instancia de apelación ante el Director Supremo, que podía repetirse bajo la fórmula de un "recurso de súplica" ante el mismo funcionario. O sea que, en la práctica, eran posibles dos acciones de apelación (Ruiz Moreno, 1926:104). En el artículo 18 del reglamento de 1817 se disponía que

> El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren o remitieren a nuestros puertos, corresponderá privativamente al tribunal de ellas (Carranza, 1962:T.IV.6).

La tarea del tribunal consistía en declarar si la presa era legítima o no. Para el primer caso, se daban los pasos necesarios para la liquidación de su carga y de la embarcación, de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente. Pasaban a propiedad de sus captores, corsario y/o armador. De haber intervenido varios corsarios en el apresamiento, se repartía en proporción a la fuerza respectiva de cada corsario interviniente. Tal fue el caso de la captura de la fragata española *Teresa* y la goleta *Corsa.* El Tribunal se encargó del reparto teniendo en cuenta el poder proporcional del *San Martín* y el *Independencia,* los corsarios responsables de la toma de estas naves (Ruiz Moreno, 1926:143).

De no ser declarada buena presa, la nave entraba en la categoría de ilegítima por lo que se procedía a otorgar su inmediata libertad otorgando el salvoconducto respectivo y se le restablecían sus elementos correspondientes. Por supuesto, quien la hubiera capturado podía apelar la decisión del Tribunal, previo pago de fianzas y los gastos devengados por la estadía de la embarcación hasta que se resolviese la apelación (Tanzi, 1966:220). Tal fue el caso de la fragata portuguesa *Carolina*, que el tribunal declaró mala presa, y fue restituida con su carga a las autoridades correspondientes de la marina portuguesa, en la persona del oficial de dicha armada Luis Barroso Pereyra, en octubre de 1817 (AGN III, Cap. Pto. Caja 7).

2.3 Conflictos y diferendos legales

Como toda actividad empresarial, la guerra corsaria no estuvo exenta de conflictos legales de diversa índole y naturaleza, que se dirimieron en los estrados judiciales de diversas geografías. Uno de los casos fue la retención ilegal de los corsarios rioplatenses por parte de autoridades portuarias neutrales o inclusive aliados. La *Hércules* y *La Argentina* fueron ejemplo de ello. Luego de la captura y remate a precio vil de su nave y del botín transportado a bordo, Brown se trasladó a Londres el 17 de abril de 1817 e inició el reclamo judicial en las cortes británicas (Ratto, 1985:123). No sólo el comandante y propietario accionó legalmente en relación a lo sucedido con la *Hércules,* también el gobierno español hizo reclamaciones sobre la propiedad de la nave, aduciendo que la carga transportada le había sido robada en actos de piratería

Por su parte, Bernardino Rivadavia, para entonces agente oficial del Gobierno de las Provincias Unidas en París, se anoticiaba de lo sucedido en Antigua, y en un extenso informe que le envío a Pueyrredón fechado el 22 de marzo de 1817 abordando diversos aspectos refería sobre la *Hércules* que

> (…) Sobre el suceso de la Hércules he escrito cuanto bastaba á instruir; con estudio no lo he hecho oficialmente porque creí conveniente dar tiempo á este asunto, y que ese Gobierno pudiese sin comprometer su dignidad, dar espera y proceder con detención. El buque y cargamento ha sido declarado por

> buena presa en la Antigua; y todo ello ha sido vendido al más ínfimo precio, de modo que el producto total no pasa de veinte mil y tantos pesos (…) y me limité a dar todo poder a los Sres. Hallette,[57] para que obrasen en el asunto con toda actividad: estos señores han hecho lo que han podido, pero sin el más mínimo efecto hasta ahora. Yo he conseguido últimamente testimonio del expediente: él demuestra en verdad, que la conducta del apresador ha sido criminal en todo sentido; que el Juez ha procedido con la arbitrariedad y espíritu de partido, y pillage más indecoroso, y que ha incurrido en una responsabilidad severa, librando una sentencia vaga é infundada (…) (Brown, 1958:300-01)

Al mismo tiempo, Rivadavia tomó sus recaudos respecto a la actuación de Brown, habida cuenta del conflicto suscitado a la partida del Comodoro desde Buenos Aires hacia el Pacífico en 1815, pero siempre, según sus expresiones, poniendo por encima los intereses del Estado y el honor del pabellón nacional en tan delicada situación (Brown, 1958:301). Simultáneamente, Walter Chitty informaba al Director Supremo, en carta fechada en Londres el 7 de abril de 1817, los pormenores de la venta de la nave (DEHN Caja 951.H-12.11). Por su parte, Brown notificó a Pueyrredón de la situación en la misiva que le envío el 18 de junio de 1817, en la que entre otros aspectos destacaba que

> Há sido considerable el sacrificio q.e se há hecho del Buque, armamento y cargamen.to pues del todo no há producido más que la cantidad de 120.000 p.s poco ,ás ó menos, incluso los 42.000 pesos en plata acuñada. Con todo este daño aunque muy grande jamás llamaría mi atención si llegase a tener efecto el reconocimient.o de nuestra bandera en la decisión de si el apresamiento del “Hercules” ha sido legal ó no, y si devemos ser considerados como una nación o quedar desconocidos y expuestos a cualquier insulto o perdición. Sí Señor Exmo. Esta cuestión va a tener lugar, y será preciso q.e se reconoscan los derechos y privilegios debidos a la bandera de las Prov.s Independientes del Río de la Plata, y este será el otro en q.e V. E. en Congreso reunido, deberá reclamar fuertemente los derechos de una tan grande parte de habitantes del Universo como son los Sudamericanos (…) (Brown, 1958:310)

[57] Eran los banqueros representantes de Brown en Londres (Ratto, 1985:124)

Y es en esta misiva en la que, tal vez, Brown hizo hincapié en el mayor conflicto que se ocultaba en las tramitaciones ante los diferentes estrados judiciales. La cuestión central no era solo la económica. Como trasfondo se discutía también el reconocimiento como estado independiente de las Provincias Unidas y la legitimidad de su guerra corsaria. También la Corona Española era parte en el diferendo legal. Juan García, súbdito españoI, a nombre de su embajador en Londres reclamaba en la justicia británica la entrega de la *Hércules* y su cargamento (Ratto, 1985:126) aduciendo como lo indicaba una carta publicada por el *Morning Chronicle* del 24 de noviembre de 1818 que

> (…) el rey de España ha demandado la propiedad del buque, porque se conoce que consiste principalmente su cargamento en intereses tomado a buques españoles en las costas de Chile y el Perú. Brown y su gobierno resisten á esta pretensión, fundados en que están en guerra con España y por consiguiente sus bajeles son buena presa. Pero se dice que ha declarado el juez, que su título no puede ser válido, porque el gobierno de Buenos Ayres á presencia de un tribula ingles es inexistente, y la legalidad de las capturas hecha en virtud de una comisión emanada de tal autoridad no puede ser reconocida en Inglaterra (…) (*Gazeta de Buenos Ayres*, 5/5/19, 1910:T5:654)

Algunos comerciantes españoles, que se sintieron afectados por las acciones de Brown en contra de sus intereses, se sumaron al litigio (*Gazeta de Buenos Ayres*, 2/6/19, 1910:T5:683).

En última instancia, como expresaba Brown, lo que se estaba dirimiendo en los estrados judiciales, no sólo era un conflicto pecuniario en torno al buque y su carga, sino la legalidad o no de la guerra corsaria emprendida por las Provincias Unidas contra su antigua metrópoli y la actitud de los estados neutrales, aspecto tan bien debatido en la carta del Mornign Chronicle (*Gazeta de Buenos Ayres*, 5/5/19, 1910:T5:655)

El 21 de enero de 1819 la Corte del Almirantazgo anuló la venta de la nave y su carga, la que había sido de £ 31.228, revocó el fallo del juez inicial y ordenó la devolución del buque, cargamento y dinero producto de su venta a Brown. Esta

resolución luego sería modificada, debido a la intervención del embajador español en Londres (Ratto, 1985:126), y que fue sucesivamente publicada en varios números de la *Gazeta de Buenos Ayres* en su totalidad[58] . El representante español solicito un nuevo embargo, esta vez basado en el delito de piratería, a lo que el tribunal hizo lugar, procediendo a retener la suma de £ 31.000 que Brown debía recibir (Ratto, 1985:135). El proceso continuo y finalmente los letrados de Brown llegaron a un acuerdo con los españoles, tal cual lo informaron al Director Supremo en la nota enviada el 3 de agosto de 1820 (Brown, 1958:398). La Corte del Almirantazgo falló que se abone la totalidad del dinero retenido a Brown, en la persona de su esposa, y esta le entregase a los representantes españoles

> (…) treinta y cinco equivalentes a sesenta y seis partes del total del mencionado producto neto e intereses (…) (Brown, 1958;414)

De acuerdo con la liquidación que se aprecia en el Anexo 7, se procedió a cerrar el contencioso de la *Hércules* en las cortes británicas, recibiendo Brown una parte en concepto de indemnización por la acción llevada adelante en Antigua y, por otro lado, los españoles una compensación por las pérdidas sufridas en el curso de la campaña del Pacífico. De este modo el crucero de Brown se cerraba con un acuerdo económico entre las partes, confirmando en definitiva que la campaña realizada se trataba de una empresa de neto corte económico en el marco de la guerra.

El caso de *La Argentina* tuvo ciertas similitudes con la *Hércules*. Al arribar *La Argentina* a Valparaiso, inmediatamente fue visitado por el Capitán Juan Spry, quien acompañado por hombres armados portaba una orden del Almirante Cochrane de la armada trasandina para detener a un tripulante. Bouchard se negó. En la noche, el comandante del buque de guerra chileno *San Martin*, William Wilkinson, detuvo a los oficiales de la fragata, capturo la nave y su cargamento, por cuenta y orden de Cochrane y se licenció a todo el personal subalterno de abordo. Se inició un pleito judicial y el destino de la fragata se

[58] Corresponde a las publicaciones de fecha 26 de mayo, 2, 9, 16, 23 y 30 de junio, 7 y 14 de julio todos de 1819 (*Gazeta de Buenos Ayres*, 1910:T5)

definió cuando el Coronel del Ejército de los Andes Mariano de Necochea con un piquete de cazadores, bajo órdenes de su comandante, el Gral. San Martín, tomó control de la nave, arrió el pabellón chileno izando el argentino y restituyó a Bouchard en su comando. Finalmente, la nave participó en la expedición libertadora al Perú mientras el proceso legal continuaba. (Arguindeguy-Rodriguez, 1996:209-10).

Luego de la captura, y la posterior liberación de *La Argentina* en Valparaíso, se sustanciaron los reclamos por la carga perdida y se suscitó un diferendo legal entre comandante de la nave y armador. La fragata fue incorporada a la flota que iba hacia Perú, junto a la mayoría de los tripulantes. Desde el puerto de Ancón, Bouchard solicitó a Echeverría que se ayudara a su familia en Buenos Aires, favor que luego devolvería al ajustar las cuentas del crucero corsario a su regreso (Quartaruolo, 1967:134). Por intermedio de Juan José de Sarratea, representante de Echeverría en Chile, le envió lo obtenido por el uso de las naves en la flota hacia Perú. Sin embargo, no todo eran mieles en la relación entre Sarratea y Bouchard y el marino presentó al armador sus quejas por el accionar de su representante. En carta fechada en Lima el 26 de diciembre de 1821, Bouchard se dirigió a Echeverría e inició las reclamaciones por partes de presas, fletes y sueldos adeudados (DEHN, Caja 953-H-2). El conflicto fue escalando hasta llegar a la ruptura. Pedro Zuleta se presentó como apoderado del armador en Perú a fin de resolver judicialmente la cuestión (DEHN, Caja 953-H-2). Por su parte, en 1825, Ignacio Alvarez Thomas, representante argentino en Lima, intentó conciliar las partes sin obtener resultados en sus gestiones (DEHN, Caja 953-H-2). El conflicto cesó cuando se produjo la muerte del marino a manos de uno de sus esclavos que tenía en la hacienda que el gobierno peruano le había entregado.

Otro proceso judicial llevado adelante en cortes extranjeras, en este caso de los Estados Unidos, tuvo como participante a Joaquín de Almeida. La llegada en 1815 del ministro español Onis a Estados Unidos como representante diplomático de la corona, estuvo acompañada de una agresiva política diplomática y judicial contra los corsarios de las Provincias Unidas. Sus agentes en los diversos puertos de la costa este le mantenían constantemente

informado de las actividades de los corsarios y tomaban todo tipo de declaraciones para ser presentadas como pruebas en protestas diplomáticas, o en los procesos judiciales (Bealer, 1937:158). Uno de esos casos fue el del *Arrogante Barcelonés*, el que llegó hasta la mismísima Corte Suprema de los Estados Unidos.

El 21 de febrero de 1818 se autorizó en Buenos Aires a la fragata *Luisa a* zarpar hacia Baltimore para transportar mercaderías y ejercer el corso, portando diez cañones y 46 hombres a bordo (AGN III, Cap. Pto Caja 7). Una vez arribada a destino, el capitán José Almeida, su propietario, se hizo cargo de la embarcación. En agosto de 1818, la *Luisa* dejó Baltimore, declarando oficialmente que viajaba rumbo al Cabo de Hornos con destino el Pacífico Norte a cazar lobos marinos. En proximidades del puerto de zarpada fue aprovisionado de hombres y cañones (cien marineros y 16 bocas de artillería) y puso rumbo hacia las costas de Cádiz para ejercer el corso con autorización del gobierno revolucionario. El 9 de septiembre el buque capturó a la goleta española *Arrogante Barcelonés*, con la que Almeida decidió continuar el crucero, dejando en la *Luisa* a su segundo, el Teniente Smith (Arguindeguy-Rodriguez, 1996:216). El *Arrogante Barcelones* regresaba a España desde Caracas con una rica carga de café, añil, ron, algodón, cobre y caco todo por el valor de cincuenta mil dólares. Llevaba además especies que se estimaba entre ciento cincuenta y doscientos mil de la misma moneda. Ante tan rico botín, Almeida decidió poner rumbo a la venezolana Isla Margarita, cuyo Tribunal de Presas estaba autorizado por el de Buenos Aires a actuar en su nombre. El 12 de octubre de 1818 fue declarado buena presa y en la subasta Almeida compró al buque, con el objetivo de llevarlo a Estados Unidos para alistarlo como corsario (Byrne, 2014:6). Pero las noticias llegaron a oídos del cónsul español en Baltimore, Juan Bautista Bernabeu, quien accionó legalmente cuando el *Arrogante Barcelonés* arribo a dicha ciudad (Byrne, 2014:7).

Un complicado proceso judicial se llevó adelante en el que se pusieron varias posiciones en tensión. Por un lado, la fiscalía y los españoles aducían que la captura era ilegal, habida cuenta de la violación de las leyes de neutralidad y la

falsedad en la que Almeida había incurrido al fraguar el verdadero destino de la *Luisa* en el momento de su zarpada desde Baltimore. Asimismo, indicaban que el Tribunal de Venezuela no podía adjudicar presas en nombre del de Buenos Aires. Desde la posición de Almeida se sostenía que el *Luisa* contaba con la patente de un gobierno soberano en guerra contra España, por lo que no se violaba neutralidad alguna dado que se había zarpado desde Buenos Aires con autorización de ejercer el corso, y que el recurrir al Tribunal de Venezuela era legal ante la autorización que este tenía de su homónimo rioplatense (Byrne, 2014:7-9). Finalmente, la Suprema Corte si bien reconoció que Almeida falseo la información de su destino, sostuvo que no había violado la neutralidad norteamericana, por lo tanto la captura era legal, reconociendo tácitamente la legalidad de la guerra corsaria (Byrne, 2014:10).

Pero no sólo hubo diferendos legales en donde participaban los estados y se discutía la legalidad de la guerra corsaria. Existieron también pleitos de menor cuantía vinculados a problemas entre comandantes y armadores, como ya nombrado el caso de Bouchard y Echeverría, o iniciados por miembros de las tripulaciones que reclamaban alguna paga no recibida. Los litigios menores estaban al orden del día, y muchos reclamos se sustanciaban ante el Tribunal de Presas o la Capitanía de Puerto. Juan Smith se dirigió al Comandante de Marina el 28 de enero de 1818. Embarcado en la Congreso, cuyo armador era Pedro Aguirre, denunciaba que

> recibió (…) su villete de parte de presa el cual le han usurpado fraudulentamente y se halla en posesión de cierto hombre nombrado Pedro Severa el cual rehusa devolverlo (AGN III, Cap. Pto. Caja 7)

Solicita la intervención del comandante para solucionar el diferendo en vistas de su situación de indigencia. Por su parte, David Jewett, comandante de la Bergantín *Invencible*, informaba a sus superiores que un marinero de su nave se le había presentado a nombre de varios de sus compañeros para que se le entregara la parte de presa que les correspondía (AGN III, Cap. Pto. Caja 7). Luego de varias actuaciones y de un proceso por motín, los marineros recibieron su paga (AGN, Cap. Pto. Caja 8).

Juan Grandovin, maestre de víveres del *Halcón*, le hizo también un reclamo ante el Tribunal de Presas a Echeverría por pagos mal realizados. En su caso indicaba el 26 de julio de 1817 que debía recibir cinco partes y no tres en la distribución de las recompensas, sustanciando el tribunal el correspondiente reclamo. (DEHN Caja 963.H-2)

Un aspecto importante dentro de los conflictos legales ocurridos era el de la actuación de los corsarios dentro de los márgenes de la legislación que regulaba su actividad. En líneas generales, los corsarios rioplatenses actuaron conforme a las normas establecidas, salvo en presencia de motines de los marineros. Sin embargo, en un caso, fueron las acciones tomadas por el comandante las que condujeron a la revocación de la patente. La nave *Maipú* fue declarada pirata por parte de las autoridades de Buenos Aires.

A fines de 1817, John Daniels, capitán de Baltimore, compró al bergantín *Vicuña* con el aporte de una empresa corsaria local. Zarpó el 14 de febrero de 1818 con destino a Tenerife pero cambió de rumbo en alta mar para dirigirse a Buenos Aires, donde arribó el 26 de mayo. Inmediatamente, Daniels hizo conocer a las autoridades sus intenciones de actuar como corsario para las Provincias Unidas. Munido de la documentación necesaria y de la fianza de Guillermo P. Ford, procedió a retirar municiones, pólvora y armas portátiles del parque de artillería. Sin autorización de la Capitanía de Puerto y en forma subrepticia, zarpó el 21 de junio de 1818 desde Balizas (Arguindeguy-Rodríguez, 1996:218), devolvió parte de la documentación y enarboló la bandera de Artigas como corso oriental, adoptando el nombre de *Irresistible* y logrando un fructífero desempeño (Arguindeguy-Rodríguez, 1996:291). Muy usual a partir de 1817 era el uso de dos o más patentes en forma simultánea, permitiendo la de Artigas la captura de naves portuguesas (Courrier, 1929:35). Matías de Irigoyen, por medio de la resolución del 4 de julio de 1818, firmada en su carácter de Comandante de Marina, lo declaró pirata (AGN III, Cap. Pto. Caja 8), resolución que luego fue hecha pública en la *Gazeta de Buenos Ayres* cuatro días más tarde (*Gazeta de Buenos Ayres*, 8/7/18, 1910:T5:421). Al mismo tiempo hizo efectiva la fianza entregada por Ford (Bealer, 1937:210).

2.4 Del Corso a la Piratería

Dura y sacrificada era la vida a bordo. Los buques rioplatenses, en cierto modo, seguían los patrones de vida embarcada y los reglamentos establecidos por la marina británica, habida cuenta de que la mayoría de la oficialidad tenía origen en esa armada o la estadounidense. Diferentes, en cambio, eran las composiciones de las tripulaciones de los corsarios. Para los buques alistados en Buenos Aires era una mezcla de extranjeros, británicos y estadounidenses principalmente, junto a tripulantes locales, en tanto que para los que zarpaban de la costa este estadounidense prácticamente en su totalidad eran oriundos de ese país. Ello hacía que, en muchos casos, principalmente para los sudamericanos, la experiencia naval fuese nula. Las tormentas y la climatología adversa los afectaba sobremanera provocando problemas en la disciplina de a bordo, como le ocurrió al escuadrón de Brown al atravesar el Cabo de Hornos rumbo al Pacífico (Morrell, 1988:51).

Los extranjeros, por lo general veteranos en las tareas navales, eran destinados a las faenas náuticas, los locales, muchos de ellos enrolados a la fuerza, cubrían roles bajo cubierta, principalmente en las tareas de artillería. Mientras se navegaba, se impartían constantes instrucciones y adiestramientos, así como se realizaban las reparaciones necesarias para la buena operatividad de la embarcación. Se armaban grupos de guardias y se asignaban lugares especiales de cada tarea. El tambor o la trompa marcaban los ritmos de a bordo, en tanto que las ordenes se daban en inglés y, en caso de ser necesario, se traducían luego al español. Las guardias y los horarios de las faenas estaban bien estipulados y hacían a la organización del buque.

Las malas condiciones alimenticias podían llevar a la alteración de la disciplina, por lo que se intentaba, en la medida de lo posible, que la comida fuera aceptable. La base era el guiso, realizado con carne salada picada, galleta trozada, papas, aceite y vinagre. También la ingesta de alimentos frescos era importante, aunque la inclusión de frutas y verduras quedaba supeditada a su obtención. La falta de alimentos frescos provocaba la peor enfermedad que los

navegantes podían soportar en largas singladuras: el escorbuto[59]. 84 tripulantes de *La Argentina* contrajeron la enfermedad en su largo viaje (Bouchard, 1963:15852). La bebida por excelencia en la marina británica, la norteamericana y en el Caribe era el ron. Una medida era servida diariamente a los hombres y en ocasiones especiales la misma se ampliaba. En los buques rioplatenses, la caña era un buen reemplazo (Morrell, 1988:51-2). El agua potable era un bien muy preciado, su racionamiento era constante y muchas de las escalas que se hacían tenían como objeto su reaprovisionamiento.

No obstante, la alteración de la disciplina era siempre un peligro latente. Si bien las ordenanzas y reglamentaciones eran muy duras y los castigos físicos eran la norma, hubo innumerables episodios de insubordinación, motines y deserciones en los corsarios. Alejandro Rabinovich abordó el fenómeno de las deserciones en las fuerzas de tierra en este período indicando que "muchas veces era el primer paso de una larga serie de crímenes contra la propiedad y la autoridad" (Rabinovich, 2011A:37). Se trataba de la *bandolerización* de la guerra y la lucha militar, que Raúl Fradkin indicó para el litoral rioplatense en el mismo período, fenómeno emergente de las guerras revolucionarias en su conjunto y que tuvo diferentes variantes (Fradkin, 2012:334-5).Todo ello agravado por las dificultades que tenían las autoridades de controlar un territorio poroso (Fradkin, 2012:352). Lo que sucedía en tierra, ocurría en el mar en donde en los amotinados que lograban tomar el control de la nave en la mayoría de los casos ejercían la piratería.

La efectividad de la campaña hizo que rápidamente mermara la cantidad de presas disponibles extendiéndose con ello un sentimiento de frustración que llevó a algunos a excederse en sus atribuciones y atacar a buques de terceras banderas. Un aluvión de motines se sucedieron en los corsarios en el período próximo a 1820 (Earle, 2003:270). Algunas tripulaciones se amotinaron por temor a las consecuencias que podían acarrear las acciones ilegales de sus

[59] Enfermedad ocasionada por el déficit de ácido ascórbico, conocido como vitamina C1. Este déficit se produce ante la falta de ingesta de cítricos y vegetales frescos. Se presentó en forma de epidemia en los largos viajes de navegación entre los siglos XV y XIX. El paciente presenta debilidad, edemas, hinchazón en las articulaciones y, en casos terminales. hemorragias internas y muerte (Rizzi, 2010:53).

capitanes; otras buscaron convertirse en piratas y depredar para su provecho (Earle, 2003:271). La falta de pago y el maltrato eran causa suficiente para el motín. De hecho, estos motivos alzaron a la tripulación del *Halcón,* comandada por Bouchard. Al arribar del crucero del Pacífico con la *Consecuencia*, en una travesía llena de tensión, su tripulación lo denunció por malos tratos. Luego de un proceso judicial y ante las declaraciones de Tomas Espora quien apoyó al comandante, los cargos fueron desestimados (Caillet-Bois, 1930:58).

Las cuestiones referentes a los atrasos en el pago de los sueldos de los tripulantes complicaron los preparativos para la zarpada de *La Argentina*. El 31 de mayo, el capitán Natham Sommers informaba en nota a su superior sobre la urgencia de abonar los salarios adeudados ante la posibilidad cierta del estallido de un motín (DEHN, Caja 953.H-1). La conflictividad a bordo no disminuyó luego de realizado el pago y, poco antes de zarpar, Sommers y las tropas de infantería embarcadas tuvieron que contener un tumulto. El saldo fue de dos marineros muertos y otros quince heridos. Domingo Torres, Sargento de Caballería, sustanció el 12 de julio el correspondiente sumario (por tumulto y motín) a nueve hombres, siendo dos absueltos y siete condenados a servir en los buques de la marina sin paga por diferentes períodos (AGN III. Cap. Pto. Caja 6)

El caso de los tripulantes de la *Santa Rosa de Chacabuco* fue similar al de la *Luisa*. En el primero frente a las costas de Chile, la tripulación se amotinó, desembarcó a los oficiales y puso proa al norte terminando en Hawaii, donde para sorpresa de todos fueron hallados por *La Argentina*. Con respecto a la *Luisa*, luego de trasladarse Almeida al *Arrogante Barcelonés*, quedo al mando del Teniente Smith. En octubre de 1818 se suscitó un motín a bordo tomando el control de la nave el artillero George Clark. Iniciaron un periplo como piratas atacando a varias naves y asolando las costas hasta que el 5 de febrero de 1819 en cercanías de Charleston, la tripulación se levantó contra Clark, incendiaron la nave y desembarcaron. Las autoridades locales los capturaron, fueron juzgados y cuatro de ellos, incluyendo a Clarke condenados a la horca, siendo sólo tres los ejecutados (Arguindeguy-Rodriguez, 1996:216).

Por su parte, la tripulación del *Santafecino* se amotinó en cercanías de Canarias. El capitán Fisk, comandante del buque, y otros oficiales fueron transferidos a un barco inglés y la nave amotinada quedó al mando de los oficiales Mitchel y Hutchings, quienes la llevaron a Chesapeake. Remontaron el río Severn y en York los detuvo la aduana local por piratería. En el breve proceso que se llevó adelante en Richmond, no se juzgó el motín, sino si los corsarios de Buenos Aires eran piratas o no. El jurado los declaró inocentes (Bealer 1937:87-88).

Acciones como las de la *Luisa* o el *Santafecino*, fueron en detrimento de la acción legal de los corsarios, volcando en su contra a la prensa y la opinión pública norteamericana que previamente había visto con buenos ojos sus acciones (Courrier, 1929:54). A consecuencia de ello, el gobierno estadounidense sancionó una ley contra la piratería y en la que incluía los excesos de los corsarios. En la *Gazeta de Buenos Ayres* del 1 de diciembre de 1819 se publicaba

> (…) Las piraterías cometidas por los corsarios insurgentes de la América del Sur han llamado al fin la atención de los Estados Unidos. El presidente ha aprobado una ley pasada por las dos cámaras del Congreso, que tiene por título *acta para proteger el comercio* de los Estados Unidos, y castigar el crimen de piratería (...) y la otra parte de la ley establecen *buena presa* á los corsarios de dichos piratas que fueren aprehendidos –(¿Y son estos los corsarios de los nuevos gobiernos independientes? (…) (*Nota del editor*). (*Gazeta de Buenos Ayres*, 1/12/19, 1910:T5:803)

La tenue línea entre los corsarios y los piratas, a la vista de otras naciones, se estaba desdibujando y las presiones para cesar y suprimir definitivamente la guerra corsaria iban en ascenso.

3. Presiones diplomáticas y fin del corso

Una vez que Luis de Onis, ministro español que cumplía sus funciones en los Estados Unidos como representante de la corona española desde 1809, fue recibido formalmente el 20 de diciembre de 1815, inició una incansable tarea de reclamos, tanto a nivel diplomático como judicial, en contra de las acciones

de los corsarios rioplatenses. Como respuesta el 19 de enero de 1816 le informaban que

> (…) En contestación a su tercera, o sea la exclusión del pabellón de las provincias insurreccionadas, tengo que observar que (…) el Presidente creyó bien, hace algún tiempo, dar órdenes a los administradores de Aduana de no tomar el pabellón de ningún buque como criterio de su admisión a los puertos de los Estados Unidos (…) (Manning, 1930:T1.23)

En la práctica se les daba vía libre a los corsarios de Buenos Aires para ingresar a los puertos norteamericanos (Courrier, 1929:17). Sentando por otra parte, en la misma notificación, la política de neutralidad de los Estados Unidos y la definición para su gobierno de que el conflicto se trataba de una guerra civil (Manning, 1930:T1.Pte1.24).

No obstante, Luis de Onis continuó con sus gestiones. Su insistencia fue denodada e incluyó todo tipo de denuncias y reclamos diplomáticos. El 16 de julio de 1816, James Monroe, Secretario de Estado, le respondía ante una presentación que

> (…) manifiesta Ud. (…) que en el Puerto de Baltimore han sido armados cinco buques por una compañía de comerciantes que residen en varias partes de los Estados Unidos, y que uno de dichos buques esta siendo armado en el puerto de Nueva York, así como que todos estos buques han de ser enviados a navegar frente al puerto de Cádiz, bajo el pabellón de Buenos Aires, con el fin de interceptar a los buques pertenecientes a los súbditos de Su Majestad Católica. Como un proceder análogo sería incompatible con las leyes de los Estados Unidos (…) creí oportuno comunicar lo manifestado por Ud. a los funcionarios del Gobierno, los cuales tienen el deber de actuar en el asunto. En consecuencia, escribí al Administrador de la Aduana de Baltimore, y al Fiscal de los Estados Unidos en Nueva York. Ahora tengo la honra de transmitir a Usted las respuestas que he recibido de los dichos funcionarios concernientes a los buques antes mencionados. Verá Usted por ellas que los mencionados funcionarios no tienen razón alguna conocida para suponer que ninguno de estos buques fuera destinado a navegar contra el comercio de la patria de Usted (…) (Manning, 1930:T1.42)

Era obvio que las consultas realizadas al funcionario de Baltimore iban a tener resultados negativos. Debido a la existencia de connivencia con los corsarios por parte de la comunidad y funcionarios de Baltimore.

El ministro Onis no logró su cometido de obtener la prohibición del ingreso de los buques con la bandera de Buenos Aires a los puertos norteamericanos, pero persistió en su intento recorriendo dos caminos. Por un lado, presionó personalmente al Departamento de Estado, buscando la promulgación de leyes que cumpliesen el tratado de 1795[60] (Courrier, 1929:44). Por el otro, no dejó de presentar demandas judiciales contra las presas que arribaban o contra los mismos corsarios.

Sin embargo, en última instancia, no fueron las acciones del ministro de Onis las que dieron fin a la guerra de corso. Hacia 1819, ésta había dejado de ser útil. Los resultados obtenidos habían diezmado el comercio español y era imposible controlar el legítimo ejercicio del mismo, cuando muchas naves empezaron a ejercer la piratería (Bealer, 1937:159). Junto a ello, los efectos de los motines que degeneraban en piratería se sumaron al cambio de opinión en los círculos del gobierno norteamericano, abriendo las puertas a la búsqueda de cesar la guerra corsaria

Las acciones diplomáticas se hicieron cada vez más fuerte por parte de las autoridades norteamericanas sobre los delegados del gobierno de las Provincias Unidas. El 1 de enero de 1819, John Quincy Adams en su carácter de Secretario de Estado le notificó a David Deforest, delegado de Buenos Aires que

> (…) que tenga la bondad de hacerle ver al Gobierno de Buenos Aires la necesidad de que tome medidas para reprimir los excesos e irregularidades cometidos por muchos buques armados que navegan bajo su bandera y llevan patentes suyas. El Gobierno de los Estados Unidos tiene razón para

[60] Conocido como el Tratado de San Lorenzo, regulo los limites fronterizos entre la Florida española y el territorio de los Estados Unidos, así como los derechos de navegación del Misisipi.

> creer que muchos de esos buques han sido tripulados, armados y equipados en puertos de los Estados Unidos con abierta violación de sus leyes (…) Sábese que desde buenos aires se han enviado a los Estados Unidos patentes para tripular, armar y aparejar buques privados armados, patentes que dejan un espacio en blanco para ser llenado aquí con los nombres de los buques y sus comandantes y oficiales (…) es evidente en cuanto a esos buques (…) no pueden tener ninguna relación permanente con Buenos Aires (…) El Presidente quiere creer que esta práctica se ha llevado adelante sin el conocimiento del Gobierno de Buenos Aires (Manning, 1930:T1.72-73)

Las presiones empezaron por limitar la acción de los buques en los puertos, pero fueron creciendo en otras direcciones. Con la aprobación de la ley de piratería en 1819, se procedió a enviar un comisionado a los gobiernos de Venezuela y Buenos Aires con el doble propósito de explicar los alcances de dicha ley y lograr el fin de la acción de los corsarios. El 20 de mayo de 1819 se le daban las instrucciones necesarias al Capitán O. H. Perry para llevar adelante la misión encomendada (Courrier, 1929:58). Perry se entrevistó con las autoridades de Venezuela, pero no pudo hacerlo con las de Buenos Aires, ya que falleció el 8 de noviembre de 1819. El comodoro Morris reemplazó a Perry en su tarea, pero arribó a Buenos Aires en medio de las convulsiones que sufría el Directorio. Ante la situación política interna de las Provincias Unidas, la diplomacia norteamericana prefirió esperar otra oportunidad, dejando a cargo de la misión a J. B. Prevost que representó a su país en Buenos aires desde el 13 de septiembre de 1819 al 20 de octubre de 1820 (Courrier, 1929:59).

J. M. Forbes ocupó el lugar de Prevost arribando a Buenos Aires el 23 de octubre de 1820. El 24 de agosto de 1821, ya con la situación política interna en el Río de la Plata más estable, se puso en contacto con Rivadavia el 1 de septiembre de 1821. En su informe al Secretario de Estado Adams fechado al día siguiente, Forbes comunicaba que

> (…) Ayer vi por algunos minutos al Señor Rivadavia (…) Me valí de la oportunidad para decir que (…) sabia por los informes de las Antillas que los horrores de la piratería que tan justamente habían despertado universal

> indignación aumentaban diariamente (…) Que recientemente un buque autorizado aquí con el nombre de "La Confederación"[61] había cambiado de nombre y de comandante y fue capturado con patente de Artigas por una Fragata francesa y conducido a Martinica, de donde el capitán y algunos de la tripulación que eran marineros de los Estados Unidos habían sido enviados a Filadelfia en un bergantín francés armados, para ser enjuiciados (…) Que tenía instrucciones de mi gobierno para presentar las quejas más enérgicas sobre esa materia. A todas estas observaciones contestó Rivadavia que ese mal no existiría largo tiempo; que pronto se darían órdenes llamando a todos los corsarios (…) (Manning, 1930:T1.675-74)

El fin de la guerra corsaria estaba cerca. Días más tarde, el 14 de septiembre, Forbes se dirigió por carta a Rivadavia indicándole entre otros aspectos que

> (…) uno de los asuntos sobre los que tengo instrucciones de los Estados Unidos. Me refiero Me refiero a las promiscuas violencias que diariamente se cometen en el océano con el comercio pacífico de naciones no enemigas bajo las diversas banderas de las provincias de la América del Sur (...) Están provistos de diversas patentes y navegan con tripulaciones de hombres sin nacionalidad, sin moralidad, y sin ninguno otros lazos que los del crimen y el saqueo (…) (Manning, 1930:T1.678)

Por lo que le solicitaba reunirse para poder abordar dichos temas. Rivadavia le contestó al día siguiente. En dicha nota le expresaba al representante estadounidense que lo recibiría el día 17 de septiembre. La reunión se llevó a cabo, y según el detalle que de la misma hizo Forbes, se puede apreciar lo tratado al llegar al momento de la guerra corsaria:

> (…) Entonces continúe con las enérgicas exposiciones contenidas en las instrucciones para el Comodoro Perry sobre los daños y horrores del régimen de piratería practicado por buques que llevan varios pabellones de las provincias sudamericanas y le manifesté que los Estados Unidos no

[61] El Bergantín *Confederación* al comando de Enrique Lovel y tripulación completamente norteamericana zarpó de Balizas el 1 de agosto de 1820, llevando patentes de las Provincias Unidas y de Artigas. Operó en las Indias Occidentales usando ambas patentes, por lo que al ser detectado varios buques de diversas naciones salieron en su busca. Los tripulantes luego de la captura de la nave fueron juzgados y muchos condenados a la horca y otros a trabajos forzados (Arguindeguy-Rodríguez, 1996:132).

> reconocerían como legal ninguna patente otorgada en blanco, lo que le dijo era perfectamente justo (…) que el Gobierno había resuelto un cambio completo de régimen y que, probablemente ese día se redactaría un decreto por el que revocarían toda las patentes de corso y por lo que se ordenaría a todos los corsarios que regresaran dentro de cierto período (…) (Manning, 1930:T1.680-1)

La intención gubernamental de terminar con el corso estaba tomada y, finalmente el 6 de octubre de 1821, de acuerdo a lo asegurado por Rivadavia a Forbes, era promulgado el decreto con la firma de Martín Rodríguez en su carácter de Ministro de Marina y de Guerra, que daba por finalizado el corso contra España (Manning, 1930:T1.686-7).

Conclusiones

La guerra en el ámbito en naval durante la revolución atravesó diversas alternativas. Su estudio ha ido a la saga de la atención conferida a las campañas terrestres, presentadas siempre como claves en el triunfo de la contienda contra España. A lo largo de este trabajo se ha podido ver cómo la guerra naval realizó su aporte a la lucha por la independencia. El combate por el control de las aguas rioplatenses y los ríos interiores fue clave para afirmar al gobierno revolucionario y aventar el peligro de un ataque directo sobre esta región. El triunfo que llevó a establecer el bloqueo de Montevideo se constituyó en sí mismo, en una gran victoria estratégica, cerrando uno de los frentes de combate más complicados con los que se contaban entonces.

La experiencia de formar una fuerza naval tuvo sus idas y vueltas. Con escasos recursos humanos locales aptos para la tarea, hubo que sumar a todo aquel extranjero disponible para integrar las incipientes fuerzas navales, tanto para tripularlas como para comandarlas. Pero la necesidad, la miopía, la corrupción, o tal vez una combinación de todos estos factores, hicieron que al finalizar la campaña de 1814 la escuadra victoriosa, engrosada con las presas y el material capturado al enemigo, ya veterana en combate y organizada como probada máquina bélica fuese desarmada en su totalidad. Las necesidades de la guerra, que aún continuaba y para nada estaba decidida, llevó inmediatamente a plantear rearmar nuevamente una fuerza naval. Hacerlo era difícil, por lo que se procedió a poner en práctica una nueva forma de hacer la guerra, el corso.

Cómo se ha visto tres fueron las modalidades utilizadas, las que fueron evolucionando al ritmo del desarrollo de la campaña y sus necesidades. Desde la *asociación* del Estado con marinos y comerciantes, pasando por un régimen intermedio al que se denominó *tercerización*, y finalizando en la venta de las patentes corsarias y, en el caso de las naves fletadas desde puertos norteamericanos, casi el desentendimiento del Estado en su alistamiento y acciones, modelo que se lo ha denominado de *privatización*.

Esto le permitió al Estado, en una relación en donde la conveniencia favorecía a todas las partes, el volver a contar nuevamente con un instrumento naval apto, del cual se había desembarazado en forma abrupta. Sin realizar grandes inversiones ni aportes continuaba la guerra en el mar contra la corona española y al mismo tiempo se accedía a la posibilidad de obtener una ganancia pecuniaria que reforzara las arcas estatales, ya de por sí exigidas por el sostenimiento de la guerra en tierra. La guerra en el mar se convertía en una empresa económica.

Acuerdos en cuanto a alistamiento de buques y reparto de ganancias coronaban los mismos. Con la necesidad de responder a una latente amenaza, como era la supuesta flota de invasión española hacia el Plata, o el apoyo a la campaña trasandina del Ejército de los Andes, la campaña corsaria dio sus primeros pasos.

En un segundo tramo, la empresa de asociación se convirtió directamente en la privatización de la guerra. La conformación de los consorcios corsaristas en Estados Unidos, a instancias del impulso que Tomas Taylor les dio allí, marcaron la tónica de la campaña desde ese momento. Un completo andamiaje legal sostuvo la misma, con el que se buscaba asegurar la legalidad de las capturas realizadas y la posterior venta de las naves y cargas obtenidas.

El impacto contra el comercio español fue duro, directo y efectivo. Las acciones no sólo se llevaron adelante en aguas oceánicas, los corsarios rioplatenses actuaron en las mismas puertas de la península ibérica. La flota española, diezmada en su alianza con Francia, no estaba en condiciones efectivas de enfrentar a los marinos que enarbolaban la bandera de las Provincias Unidas. Buques despachados desde el Río de la Plata, o la costa este norteamericana bloquearon y virtualmente hicieron desaparecer a la navegación mercante española. A muchos, por no decir a casi todos los actuantes, los movía directamente un espíritu netamente económico. Pocos lucharon por ideales revolucionarios o sentimientos patrióticos. Brown, Bouchard, y algunos más así lo hicieron. Pero la mayoría, de los cuales solo unos pocos navegaron al sur del Ecuador, lo hicieron por el simple motivo de obtener una ganancia.

Veteranos de la guerra de 1812 contra Inglaterra, cuando se les presentó la oportunidad de volver a ejercer la actividad que tan buen resultado les había dado, no dudaron en hacerlo en nombre de las Provincias Unidas, aunque ello implicara contradecir las normativas vigentes de los Estados Unidos, quienes buscaban mantener una estricta neutralidad.

La acción diplomática no le fue a la saga de la militar. Con tan buenos resultados por parte de los corsaristas, en Buenos Aires se buscaba la forma de mantenerlos dentro de las leyes vigentes, cosa que en la práctica no fue fácil. Avanzada la guerra y producida una caída abrupta de las presas legítimas, la tentación de ejercer la piratería fue grande y muchos así lo hicieron. Las presiones diplomáticas contra el gobierno del Directorio no se hicieron esperar, las que por otro lado iban en paralelo con la búsqueda del reconocimiento de la independencia sancionada en 1816. La combinación de amplios resultados en la guerra naval, los avances en la terrestre y el pronto fin de la contienda por la independencia en general contribuyeron a que la campaña corsaria fuese perdiendo razón de ser y finalmente terminase suprimida.

Grandes ganancias dejo la misma. Muchas presas fueron despachadas a Buenos Aires, las que una vez rematadas proveyeron a los comerciantes de variadas y amplias mercaderías susceptibles de ser reexportadas hacia otros mercados. La empresa económica funcionaba perfectamente. El Estado autorizaba a los corsarios a hacer la guerra al comercio español, las naves capturadas llegaban al Río de la Plata, allí eran rematadas y todos se repartían el botín.

El Estado que aportó poco, no tuvo necesidad de organizar una nueva fuerza naval, habida cuenta de la privatización que de la guerra marítima se había hecho. Cuando necesitó enfrentar a una flota que bloqueaba el puerto, como sucedió en la guerra contra el Brasil, la falta de esta fuerza obligó a repetir la experiencia de 1814. Los privados por su parte lograron diversificar sus negocios y obtener, en muchos casos, amplias y jugosas ganancias. Haciendo

que la empresa económica llevada adelante en el marco de la Guerra de Independencia cumplieses con sus objetivos.

Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto, Universidad Nacional de Quilmes

Anexos

Anexo 1

Patentes entregadas en el período 1815-1821

(Ruiz Moreno, 1926:203-209)[62]

FECHA	ARMADOR	N° de Patentes	BUQUE	OBSERVACIONES
27/5/15	Jorge Samtaig	4	Patentes en Blanco	No usadas. Se desconoce su destino
23/6/15	Patricio Lynch[63]	1	*Invencible*	Nave propiedad de David Jewett
17/7/15	Tomas Taylor	1	*Zefir*	Devuelta luego de su uso
1/9/15	Guillermo Brown	2	*Hércules* *Santísima Trinidad*	
12/9/15	H. Bouchard	1	*Halcón*	
20/9/15	Andres Barrios	1	*Constitución*	
23/10/15	David Deforest	6	*El Mangoré*	
			Tupac Amarú	Devolvió la patente
			Criollo de Buenos Aires	
			Congreso	Devolvió la patente
			Tucumán	
			Potosí	Patente devuelta, refrendada, extraviada y vuelta a emitir
6/11/15	Tomas Taylor	6	*El 25 de Mayo*	
			Cívico	

[62] Si bien esta lista está tomada de la obra de Ruiz Moreno, también se le han agregado otros datos obtenidos en la investigación para el presente trabajo

[63] Dato tomado del texto de Arguindeguy Rodríguez, 1996:196 y agregado a este anexo.

			Mendocino	
			Cotagaya	
			Patriota	
			Santafecino	
6/4/16	Juan P. Aguirre	1	Goleta *Independencia*	
30/6/16	Jorge Macfarlane	6	*El Aurora*	
			Terrible	
			Pumacagua	
			Fama	
			Venganza	
			Cariñosa	
24/8/16	Jorge Macfarlane	1	*Motezuma*	
9/11/16	Juan P. Aguirre	3	*Congreso*	
			2 patentes en blanco	
24/11/16	Juan P. Aguirre	3	*Paraná*	
			Libertad	
			Unión	Se refrendó
24/11/16	Juan P. Aguirre	3	*Patagón*	
			Sol de Mayo	
			Manco-cap	
31/12/16	Juan P. Aguirre	2	*Estrella del Sud*	
			Constitución	
4/1/17	Juan P. Aguirre	4	*Amistad*	
			Alianza	
			Fortuna	
			Liberalidad	
22/1/17	Juan P. Aguirre	6	*Director*	
			Gral. San Martin	
			Caupolicán	
			Colocolo	
			República	
			Tucumán	
5/3/17	Jorge Macfarlane	3	*El*	Patente

			Pueyrredón	Devuelta
			Gral. San Martín	Patente Devuelta
			Gral. Belgrano	Patente Devuelta
10/4/17	Adan Grug	1	Bergantín *Atrevido*	Patente devuelta sin usar
7/5/17	Rafael Pereyra Lucena	1	*Santa Rosa (a) Chacabuco*	
15/5/17	Juan P. Aguirre	25	Todas en blanco	Devolvio 4. Usadas en EEUU
28/5/17	Daniel Deforest	1	*Tupacamaru*	
31/5/17	Juan Higinbothom	1	*Río de la Plata*	Devuelta
25/6/17	Vicente Echeverría	1	*Fragata La Argentina*	
28/7/17	Jose Ignacio Garmendia	1	*Estrella del Sud*	
18/8/17	Jose Julian Arriola	1	*El Atrevido del Sud*	
6/11/17	Juan Pedro Aguirre	1	Corbeta *Unión*	
20/11/17	Juan Higinbothom	1	*El Pueyrredón*	Se le dio nueva patente por una año el 26/2/19
6/12/17	Estado -Gobierno	1	*Independencia*	
3/1/18	Benito Lynch	1	Goleta *Cyripo*	
22/1/18	Guillermo P. Ford	1	*Julia Desforest*	
20/2/18	Guillermo P. Ford	1	Goleta *Buenos Aires*	
24/2/18	Adan Grug	2	Goleta *Alerta*	
			Fragata *Vigilancia*	
2/3/18	David Deforest	48	Todas en Blanco	Llevadas a EEUU

4/3/18	Juan P. Aguirre	1	Corbeta *Pescador de Buenos Aires*	
1/4/18	Rico, Hijo y Cia.	1	*El Vengador Americano*	
16/6/18	Juan D. Daniels	1	*El Maypú*	
22/6/18	Guillermo P. Ford	1	*Constitución*	
3/8/18	Sr. Grandsire	4	Todas en blanco	Remitidas por el Ministerio de RREE hacia Paris, Francia
15/9/18	Estado	1	*El Intrepido*	
30/9/18	Carlos Celone	1	*El Valiente Emmocovi del Sur*	
17/12/18	Juan P. Aguirre	1	Corbeta *Unión del Sud*	
20/2/19	Manuel Irigoyen	2	*Juancito*	En Blanco
			Emilia	En Blanco
16/2/19	José María Gonzalez	2	*Argentino*	En Blanco
			Paraná	En Blanco
19/2/19	Diego Chaytor	2	*La Patagonia*	Asociados al Estado
			La Vengadora	Asociados al Estado
26/2/19	Juan Higinbothom	1	*Pueyrredón*	
13/7/19	Remitidas a Francisco Leloir	4	En Blanco	Enviadas a Francia devueltas en octubre de 1821 sin uso
29/7/19	Remitidas a Francisco Leloir	4	En Blanco	
29/7/19	José Valentín Gómez	2		Remitidas a Francia
10/8/19	Tomás Lezica	8	En Blanco	Remitidas a Gibraltar
20/8/19	José Valentín	4	En	Remitidas a

	Gómez		Blanco	París, Francia
1/9/19	José Valentín Gómez	6	En Blanco	Remitidas a París, Francia
10/9/19	Remitidas a Francisco Leloir	4	En Blanco	Remitidas a París, Francia
14/9/19	Estado	1	*Independencia del Sud*	
10/12/19	Juan P. Aguirre	1	*General Rondeau*	
4/1/20	Vicente A. Echavarría	4	*La Argentina*	
			Chacabuco	
			Teodora	
			General Rondeau	
15/1/20	Patricio Lynch	1	*La Heroína*	Asociado al Estado

Anexo 2

Principales armadores de corsarios en el período 1815-1821

(Arguindeguy, Rodríguez; 1996:101-103)

Armadores	Cantidad de Buques Armados
J.P. Aguirre	24
D. Deforest	9
J. Mac Farlane	8
V. A .Echeverria	6
T. Taylor	6
J. Higinbothom	4

Anexo 3

Presas remitidas a Buenos Aires y corsarios actuantes para el período 1815-1821

(Rato, 1985:116)

AÑO	Corsarios en servicio	Presas ingresadas a Bs As
1815	1	2
1816	4	14
1817	14	21
1818	23	11
1819	14	6
1820	10	-
1821	2	-
Totales	68	54

Anexo 4

Primera rendición de Gastos de la Expedición de la *Halcón* al Pacífico por parte de Vicente Echeverría

(Caillet-Bois, 1930:56)

Producto de la expedición …….. 105.026,3

El 10% del armador y agente ……10.502,4 ¾

El 12% de 93.780 pesos 6rs. Para el Estado …….11.253,5

Gastos por el agente según cuentas ……..	11.253,5	45.441,6 ¾
Costo del buque …….	10.000	
Adelantos a la tripulación y oficiales ……...	1.499	

		59.584,4 ¼
Se agregan 500 pesos del haber de desertores …		500

Quedan partibles en tres partes …… -		60.084,4 ¼
A los armadores…… 20.028		
A los oficiales ……... 20.028	60.084	
A la tripulación ……. 20.028		

Anexo 5

Segunda rendición de Gastos de la Expedición de la *Halcón* al Pacífico por parte de Vicente Echeverría, en este caso a partir de las ganancias dadas por la *Consecuencia*

(Caillet-Bois, 1930:57)

Producto total de la Expedición ……..		109.003, ¾
Por el 10% pa. el Armador y Agente…….....	10.900,2	
Por el 12% pa. el Estado de 93.786 ps. 6 rrs …	11.253,5	
Gastos pr. el Agente según cargos sin compro- bantes……	12.188,5	
Gastos por el Armador después de llegada la Fragta. hta su venta……..	1.146,6	
Costo del Buque …….	8.000,	
Por lo que han recivido los desertores y muertos.	779,	

		44.286,2

		64.716,6

Quedan liquidos partibles por terceras partes
y corresponde á cada una de ellas 21.572 ps
2. rrs.
Las 43 211/500 acciones de los armadores de
á 500 pesos cada una le toca a cada una de
ellas delos 21.572 ps 2 rrs. á 496 ps. 6 ¼ rrs. qe.
todas son …….. 21.571,1 7/8
Las 84. partes delos oficiales, les toca pr. cada
una 252 ps. 6 ½ rrs. que todas imptan. …… 21.572,2
Las 118 partes dela gente de mar son cada una
182. ps. 6 ½ rrs. que todas componen …….. 21.571,2 7/8

64.715,2 7/8

1,3 1/8

==========

Anexo 6

(Caillet-Bois, 1930:IV)

Cuenta Gral. Delas acciones que los Sres comprendidos en esta relación han entregado tanto en dinero como en efectos pa. el armamento dela Corbeta Corsario Alcon, con expresión delo que por cada una les pertenece.

A saber.

(5 de julio de 1817)

	Plata que Pusieron	lo qe. les corresponde	Total de todo
Dn. Juan Lafalle…… ..	1.500	1.490,2 ¾	2.990,2 ¾
Los Sres. dn. Juan Florencio y			
dn. Jorge Terrada……..	1.000	993,4 ½	1.993,4 ½
dn. Mauricio Pizarro…….	500	496,6 ¼	996,6 ¼
El Sor. Coronel Alcazar y Tente.			
Coronel Larenas …….	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn. N. Elizalde ……	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn. Ramón Freyre ……..….	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn. Miguel de Irigoyen ……	1.000	993,4 ½	1.993,4 ½
dn. Eusevio Medrano …….	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn. Santiago Mauricio	1.000	993,4 ½	1.993,4 ½
dn. Juan Gandvin …….	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn. Carlos Celoni ……	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn. Luis Bausechert …….	500	496,6 ¼	996,6 ¼
dn Saturnino Godoy ……..	2.000	1.987,1	3.987,1
dn. Amaro Rossignol ……	1.000	993,4 ½	1.993,4 ½
dn. Roberto Jones ……..	2.076	2.062,5	4.138,5
dn. Hipolito Buchard …….	1.189	1.181,2 ¾	2.370,2 ¾
dn. Severino Prudant ……	2.271	2.256.3 1/8	4.527,3 1/8
El Sor dn. Echeverria ……	4.675	4.644,7 ¼	9.319,7 ¼
	---	---	---
	21.711	21.571,1 7/8	43.282,1 7/8
	=========	==========	==========

Distribución pa. el Armamto.

	Pesos
Costo del Buque ……..	8.000
Gasto pr. el Agente …….	10.271
id. por el armador pa. avanzes…….	01.627
id. id. En Lonas, Brin y otros efectos ….	111
Id. por el Capn. Jones segn. relación …	513
id. por el Capn. Buchard segn. id……	1.189

	21.711
	=========

Buenos Ay.s Julio 5 de 1817

Dr. Vicente Anastasio de Echeverria.

Anexo 7

Liquidación de gastos del juicio seguido para la recuperación de la Fragata ¨Hércules"

(Brown, 1958:417-18)

Cuenta del Líquido producto de la fragata corsario “Hércules”, su Comand.te el Coronel D.n Guill.mo Brown y de su Cargamento rematado en la Antigua por orden de la Corte de Vice Almirantazgo en aquella isla, cuyo producto fue remitido a esta Alta Corte de Almirantazgo de Inglaterra y últimamente entregado al Cor.l D.n Guill.mo Brown en virtud de una transacción entre él y el rey de España por un decreto de dha Alta Corte de Almirantazgo.

8 de Diciembre de 1820

Existente en el Tribunal en 8 Diz.re de 1820 y entregado
por el Registrador … £ 32,990 11 ,,
Báxese por derechos y gastaos pagados al Registrador
según Cuenta y recibo…. ,, -- 282 8 8

Líquido ……. £ 32,708 2 4

Báxese 35/66 partes de dho Líquido entregadas a los Apoderados del Rey de España en virtud de la Transacción concluída …… …… ,, 17,345 4 1

Quedan 31/66 partes íd.m correspond.tes al Cor.l D.n. Guill.mo Brown según Dha Transac.n …… . £ 15,362 18 3
Báxese por Gastos del Cor.l Brown que se le reembolsaron según decisión de D.n Guill.mo Slade …… …….. ,, 794 2 9

£ 14,56 15 6

Gastos a rebaxar

Pagado a nros Avogados SS.res Dann y Crosland por
Consultas, diligencias documentos Legales,
Sellos £/c.a …… £ 45,, 7 7
" a los Avogados del Cor.l Brown SS.res Aspinall
y Jackson der íd.m íd.m ,, 20,, -- ,,6
£ 6.10.8. Portes de Cartas y Franqueos y gastos
Menudos £ 16.—9……. ,, 22,, 11 ,,5
" en 17 de Mayo 1819 a los Procuradores SS.res
Slade Bedford y Slades a cuenta de la Apelación
con Intereses hta esta fha …… ,, 283,, 4 ,,5
" a los mismos, por Saldo de sus Cuentas en
estas Causas …… ,, 563,, 15 ,, 3
Con el Cor.l Brown siendo la mitad de Comisión
de estilo en semejantes casos …… £ 1,1759 16 4

Líquido de las 31/66 partes correspond.tes al Cor.l Brown £ 12,808 19 2

De cuya cantidad la mitad de £ 6,404,,9 7 queda en poder de la S.a de Brown como Apoderada de su marido y la otra mitad de £ 6,404,,9.7 queda depositada en nro poder en los términos expuestos en la Contrata celebrada en 25 Nov.re últº pasado.

S. Y.ú O

Londres Diz.re 8 de 1820 - Hullet Hermanos y Cª

Bibliografía.

Adkins, Rod. (2005). *Trafalgar. Biografía de una batalla*. Buenos Aires: Planeta.

Argüero, Luis. (1968). *El combate naval de Martín García*. Buenos Aires: DEHN.

Arguindeguy, Pablo. (1972). *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina.* Tomo I. Buenos Aires: DEHN.

---------- (1986) "La Marina de 1815 a 1817. Campañas Corsarias" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo V, Pp.393-420. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Arguindeguy, Pablo y Rodríguez Horacio. (1996). *El corso rioplatense*. Buenos Aires: Instituto Browniano.

---------- (1999) *Buques de la Armada Argentina 1810-1852. Sus comandos y operaciones.* Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano.

Bealer, Lewis Winkler (1937). *Los Corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia. 1815-1821*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras.

Best, Felix (1960). *Historia de las guerras argentinas*. Tomo I. Buenos Aires: Peuser.

Beverina, Juan (1992). *El Virreinato de las Provincias del Río de la Plata. Su Organización Militar.* Buenos Aires: Círculo Militar.

Birolo, Pablo. (2014). *Militarización y política en el Río de la Plata colonia. Cevallos y las campañas militares contra los portugueses 1756-1778*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

Bragoni, Beatriz (2005) "Guerreros virtuosos, soldados a sueldo. Móviles de reclutamiento militar durante el desarrollo de la guerra de independencia" en *Dimensión Antropológica* N° 35 pp. 95-138

Bragoni, Beatriz y Sara Mata (2007) "Militarización e identidades políticas en la revolución rioplantense" en *Anuario de Estudios Americanos*, vol 64 N° 1, pp. 221-256

Bragoni, Beatriz y Pelagatti, Oriana. (2016). “Los costos de la expedición militar a Chile, 1815-1818” en *Mundo Agrario,17*(35),e013. http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAe013

Bushnell, David (1991). “La independencia de la América del Sur española” en Leslie Bethell *Historia de América Latina 5*. La Independencia. Barcelona: Crítica.

Byrne, Shannon (2014). “Baltimore´s Piratical Patriot Privateers: The *Arrogante Barcelones*, 20 U.S.496 (1822)” en https://core.ac.uk/download/pdf/56359767.pdf consulta del 22/5/2019.

Canceco, Aldo (1986). “La guerra naval antes de 1814. Primera escuadrilla” en *Historia Marítima Argentina.* Tomo V, Pp. 127-164. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Caillet Bois, Ricardo. (1930) *Nuestros corsarios Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816*. Bs As: Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Investigaciones Históricas.

----------. (1970). “El comercio marítimo independiente 1810-1830” en *Temas de Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: FAEM.

Caillet Bois, Ricardo y Eduardo Popolizio (h) (1926). *La corrupción administrativa durante la revolución*. Buenos Aires: Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras. Oct-Dic.

Carranza, Anjel Justiniano. (1962). *Campañas Navales de la República Argentina.* Bs As: DEHN.

Celery, Arturo (1940). “Las campañas corsarias y el código Pueyrredón” en AAVV *Nociones marítimas argentinas*. Buenos Aires: Ed. Biblioteca "Liga Naval Argentina”.

Cervera Pery, José (1992). *La Marina española en la emancipación de Hispanoámerica*. Madrid: Mapfre.

Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown (1977). *La Armada del Almirante Guillermo Brown; sus buques, su armamento, sus maniobras. 1814-1829*. Buenos Aires.

Costeloe, Michael P (2010). *La respuesta a la independencia: La España imperial y las revoluciones hispanoamericanas*, 1810-1840. México: FCE.

Courrier, Theodore S. (1929). *Los corsarios del Río de la Plata.* Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras.

---------- (1944) *Los cruceros del General San Martín*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras.

Cuccorese, Horacio. (1985). "El comercio marítimo en el virreinato (1776/1810). La esclavatura" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo IV, Pp. 449-482. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

De Marco, Miguel Angel (2002) *Corsarios Argentinos*. Buenos Aires: Planeta

----------. (2007) *La historia contemplada desde el río. Presencia naval española en el Pata., 1776-1900*. Buenos Aires: Educa: Librería Histórica

Destéfani, Laurio H. (1967) *Famosos veleros argentinos*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

---------- (1970) "Bases para los estudios marítimos argentinos" en *Temas de Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: FAEM.

---------- (1986A). "Aspectos militares de la campaña naval de 1814" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo V, Pp.281-310. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

---------- (1986B) "Campaña Corsaria de Brown (1815-1817). El Juicio al Almirante" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo V, pp. 345-392. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

---------- (1986C) "Campañas corsarias de 1818 a 1825" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo V, pp. 463-505. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Earle, Peter. (2004). *Piratas en guerra*. Barcelona: Melusina

Di Meglio, Gabriel (2007) *Viva el bajo pueblo. La plebe urbana de Buenos Aires y la política entre la Revolución de Mayo y el rosismo*. Buenos Aires: Prometeo

Fradkin, Raúl (2010) "Las formas de hacer la guerra en el litoral rioplatense" en Susana Banderi (Comp) *La historia económica y los procesos de independencia de América Latina*. Buenos Aires: Prometeo.

---------- (2012) "Guerra y sociedad en el litoral rioplatense en la primera mitad del siglo XIX" en Garavaglia Juan C., Ruiz, Juan P. y Zimmermann Eduardo (Comp.) *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado: América Latina siglo XIX*. Rosario: Prohistoria Ediciones; SBLA - Universitat Pompeu Fabra

Fradkin, Raul – Juan C. Garavaglia (2009). *La Argentina colonia. El Río de la Plata entre los siglos XVI y XIX*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Garavaglia, Juan Carlos (2003) “Ejército y milicia: los campesinos bonaerenses y el peso de las exigencias militares, 1810-1860” en *Anuario HIES*, N° 18, pp. 153-187.

Garitee, Jerome R. (1077) *The republic´s private navy*. Middletown: Mystic Seaport Inc.

Gámez Duarte, Feliciano (2004) *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva comparada: 1812-1828*. La Rioja: Universidad de La Rioja. Biblioteca Universitaria. Disponible en https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=396.

González Bernaldo, Pilar (1990). “Producción de una nueva legitimidad: ejército y sociedades patrióticas de Buenos Aires” en *Cathiers des Amériques Latines*, N° 10. París pp. 177-195

Gonzalez Lonzieme, Enrique (1986A). “Antecedentes de la campaña naval de 1814” en *Historia Marítima Argentina.* Tomo V, Pp. 213-211. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

---------- (1986B). “Combate Naval de Martín García” en *Historia Marítima Argentina.* Tomo V, Pp. 193-227 Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Haythornthwaite, Philip J. (1993) *Nelson´s Navy*. Londres: Osprey

Halperin Donghi, Tulio (1971) “Gastos militares y economía regional: el Ejército del Norte (1810-1817)” en *Desarrollo Económico*, Vol. 11, N° 41, pp. 87-99.

---------- (1972). *Revolución y guerra. Formación de una elite dirigente en la Argentina criolla*. Buenos Aires: Siglo XXI.

---------- (1978). “Militarización revolucionaria en Buenos Aires, 1806-1815” en Halperin Donghi, Tulio (Comp) *El ocaso del orden colonial en Hispanoamérica*. Buenos Aires: Sudamericana.

---------- (1999) *Historia contemporánea de América Latina*. Buenos Aires: Alianza.

---------- (2005) *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado Argentino (1791-1850)*. Buenos Aires: Prometeo;

Head, David (2010). *A Different Kind of Maritime Predation. South American Privateering from Baltimore, 1816-1820*. International Journal of Naval History. http://www.ijnhonline.org/volume7_number2_aug08/article_head_aug08.htm consulta del 14/5/2019 en https://web.archive.org/web/20100527160239/http://www.ijnhonline.org/volume7_number2_aug08/article_head_aug08.htm

Heredia, Edmundo (1974). *Planes españoles para reconquistar Hispanoamérica 1810/1818*. Buenos Aires: Eudeba.

Hobsbawm, Eric. (2001). *Bandidos*. Madrid: Crítica.

Jumar, Fernando. (2012). "La región Río de la Plata y su complejo portuario durante el Antiguo Régimen" en Fradkin, Raúl (Dir) *Historia de la provincia de Buenos Aires, Tomo 2. De la Conquista a la crisis de 1820*. Buenos Aires: Edhasa.

Keegan, John (1995). *Historia de la guerra*. Barcelona: Planeta.

Konstam, Angus. (1998) Pirates 1660-1730. Oxford: Osprey Publishing.

----------. (2001) *Privateers & Pirates 1730-1830*. Oxford: Osprey Publishing.

Konstam, Angus – David Rickman. (2011). *Pirates: The Golden Age*. Oxford: Osprey Publishing

Lardas, Mark (2009) *Ships of the American Revolutionary Navy*. Oxford: Osprey Publishing.

Lorenz, Federico (Comp.) (2015). *Guerras de la historia argentina*. Buenos Aires: Ariel

Luqui Lagleyze, Julio M. (2007). *El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones en las escuadras argentinas en las guerras de independencia y del, 1814-1830.* [en línea], *Temas de historia argentina y americana 10*. Disponible en: http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/oficiales-almirante-brown-estudio-origen.pdf Fecha de consulta: 04/08/2016

---------- (2011) *Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830*.

Disponible en: https://www.histarmar.com.ar/InfHistorica-6/LosOficialesdeBrown.htm

Fecha de consulta 31/3/2019

Lucena Salmoral, Manuel (1992). *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Mapfre.

Lynch, John (2009). *San Martín, soldado argentino, héroe americano*. Buenos Aires: Crítica.

Martínez Montero, Homero (1968). *El Apostadero de Montevideo 1776-1814*. Madrid: Instituto Histórico de la Marina.

Mata, Sara (2002) "La guerra de independencia en Salta y la emergencia de las nuevas relaciones de poder" en *Andes, Antropología e Historia*, N° 13, pp. 113-135.

Medina, José Toribio (1928). *La expedición de corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico. Octubre 1815 – Junio 1816*. Bs As: Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Investigaciones Históricas.

Méndez Avellaneda, Juan María (1989). "El motín de la Lady Shore" en *Todo es Historia* N° 265. Buenos Aires.

Míguez, Eduardo (2003). "Guerra y orden social en los orígenes de la Nación Argentina, 1810-1880" en *Anuario IEHS* N° 18. Tandil: IEHS.

Morrel, Francisco L. (1986) "La ciencia náutica de la época" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo V, pp. 73-100. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

---------- (1988) "La vida a bordo en la guerra contra el Brasil" en *Historia Marítima Argentina*. Tomo VI, pp. 49-60. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Muzzio, Rodolfo (1955). *Fragata Hércules y Bergantín La Santísima Trinidad. Relato documentado*. Buenos Aires: Instituto Browniano.

Oyarzabal, Guillermo A. (2013). "La guerra en al mar: el esfuerzo bélico aplicado en la organización y alistamiento naval" en Miguel A. De Marco (Ed. Lit.) *Historia Guerra de la Independencia. Una nueva visión*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia.

Quartaruolo, V. Mario (1967). Fragata "La Argentina". Su vuelta al mundo (1817-1819). Buenos Aires: DEHN.

---------- (1986) "Combate naval de Montevideo" en *Historia Marítima Argentina.* Tomo V, Pp. 255-279 Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Questa, Juan (1994). *Partes del Comodoro Bowles*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Ratto, Héctor. (1945). *Los Comodoros Británicos de Estación en el Plata (1810-1852)*. Buenos Aires: Sociedad de Historia Argentina.

----------. (1985). *Historia del Almirante Brown*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. Bs As.

Rabinovich, A. (2011A). "El fenómeno de la deserción en las guerras de la revolución e independencia del Río de la Plata: 1810-1829" en *Estudios Interdisciplinarios De América Latina Y El Caribe*, *22*(1). Disponible en http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/290

---------- (2011B) "Obedecer y comandar. La formación de un cuerpo de oficiales en los ejércitos del Río de la Plata, 1810-1820", en *Estudios Sociales*, Revista Universitaria Semestral, año XXI, Nº 41, Santa Fe, Argentina, Universidad Nacional del Litoral, segundo semestre, 2011, pp. 41-67.

---------- (2012A) "La militarización del Río de la Plata, 1810-1820. Elementos cuantitativos y conceptuales para un análisis" en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* disponible en http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/ravignani/article/view/2683

---------- (2012B) "La máquina de guerra y el Estado: el Ejército de Los Andes tras la caída del Estado central del Río de la Plata en 1820" en Garavaglia Juan C., Ruiz, Juan P. y Zimmermann Eduardo (Comp.) *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado: América Latina siglo XIX*. Rosario: Prohistoria Ediciones; SBLA - Universitat Pompeu Fabra

---------- (2017) *Anatomía del pánico*. Buenos Aires: Sudamericana.

Rizzi, Milton (2010). "Historia del escorbuto" en *Revista Faso* N° 2, Pp, 52-58. Buenos Aires: Federación Argentina de Sociedades de Otorrinolaringología. http://faso.org.ar/revistas/2010/2/nota9.pdf consulta del 18/5/2019

Ruiz Moreno, Isidoro et alia (1926). *Las presas marítimas en la República Argentina*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras (UNBA) Instituto de Investigaciones Históricas

Salvatore, Ricardo (1992) "Reclutamiento militar, disciplina y proletarización en le era de Rosas" en *Boletín del Instituto de Historia Argentina e Americana Dr. Emilio Ravignan*i, N° 5, pp.25-47.

Sidders, Juan (1982). *Veleros del plata*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Tanzi, Héctor (1966). "Aspectos jurídicos del corso en la Guerra de Independencia" en *Boletín del Centro Naval*, Nº 667, Pp. 209-225. Buenos Aires: Centro Naval.

Tenenti, Alberto (2000). *La edad moderna siglos XVI-XVIII*. Barcelona: Crítica.

Ternavasio, Marcela. (2009). *Historia de la Argentina. 1806-1852.* Buenos Aires: Siglo XXI.

Tjarks, German. (1966). *El consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata*. 2 Vol. Buenos Aires: Universidad de Bs As, Facultad de Filosofía y Letras.

Villegas, Alfredo (1942). "Porqué los extranjeros mandaban nuestras escuadras" en *Boletín del Centro Naval*. N° 552 Pp. 723-28. Buenos Aires: Centro Naval)

Villegas Basavilbaso, Benjamín (1962). "El combate naval de Arroyo de la China" en Carranza, Anjel Justiniano *Campañas Navales de la República Argentina*. Vol. I. (2ª ed.). Serie N° 2. Bs As: DEHN.

Zimmermann, Eduardo (2012). "Guerra, fuerzas militares y construcción estatal en el Río de la Plata, siglo XIX. Un comentario" en Garavaglia Juan C., Ruiz, Juan P. y Zimmermann Eduardo (Comp.) *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado: América Latina siglo XIX*. Rosario: Prohistoria Ediciones; SBLA - Universitat Pompeu Fabra.

FUENTES EDITAS

Bouchard, Hipólito (1963) "Memorial del Capitán de la Fragata *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" en *Biblioteca de Mayo*. Tomo XVII Segunda Parte, P. 15851-15863. Buenos Aires: Senado de la Nación.

Brown, Guillermo. (1936) *Memorias del Almirante Guillermo Brown sobre las operaciones navales de la escuadra argentina de 1814 a 1828*. Buenos Aires: Biblioteca del Oficial de Marina. Centro Naval.

---------- (1958). *Documentos del Almirante Brown*. Tomo I. Bs As: Academia Nacional de la Historia, Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown.

King, John A (1921). *Veinticuatro años en la República Argentina*. Buenos Aires: La Cultura Argentina.

Manning, William Ray. (1930) *Correspondencia diplomática de los EEUU referidos a la Independencia de las Naciones Latinoamericanas*, Tomo 1. Buenos Aires: Librería y Editorial La Facultad.

Posadas, Gervasio (1920). *Memorias de Gervasio Antonio Posadas. Director Supremo de las Provincias del Río de la Plata en 1814*. Madrid: Editorial América

Un inglés (1986). *Cinco años en Buenos Aires. 1820-1825*. Buenos Aires: Hyspamérica.

FONDOS DOCUMENTALES

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION (AGN)

Sala III. - Capitanía de Puerto años 1814-1819 (Cajas N° 2 a 9)

DEPARTAMENTO ESTUDIOS HISTORICOS NAVALES (DEHN)

Cajas 951, 953