

CAPÍTULO 5

Campaña corsaria rioplatense. Empresa económica y militar durante la guerra de independencia

DANIEL LEONI*

5.1 Introducción

La noción de militarización surgida en los trabajos de **Halperin Donghi** (1978, 2011), ha pasado a ocupar un importante lugar en la historiografía, aplicándose a aspectos tan diversos 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 ha adquirido características polisémicas (**Rabinovich** 2012a, pág. 12).

Así mismo, la guerra y sus implicancias han ido ocupando otros espacios en las nuevas investigaciones. Como indicó **Keegan** (1993, pág. 17), se relaciona no solo con la política, sino con la diplomacia y la economía. Y estos son los aspectos en el que los nuevos trabajos referentes a nuestra guerra de independencia se han ido focalizando, y han abierto otras líneas en materia de investigación en campos antes no explorados por la historiografía reciente.

Tomando lo conceptualizado por Halperin Donghi, tres son los aspectos comprendidos por la militarización. El ascenso social de

* El presente artículo está desarrollado a partir de la tesis de maestría homónima, presentada en la UNQUI en 2019. <https://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/2071>, y que forma parte de la tesis doctoral, actualmente en curso, dirigida por Alejandro Rabinovich denominada *De San Nicolás a Baltimore. La guerra naval en el espacio rioplatense 1810-1821*.

los militares, el uso de la organización militar como modelo de la sociedad y el crecimiento exponencial de las tropas reclutadas (Rabinovich 2012a, pág. 13). Para el primer caso, el abordaje general que González Bernaldo de Quirós (1990) realizó se complementó con los trabajos regionales emprendidos en conjunto por Bragoni y Mata (2007) o por la última de manera individual (Mata 2002), los cuales mostraron cómo se fueron configurando los liderazgos políticos al calor de la guerra. Para el segundo aspecto, el desarrollo historiográfico ha sido mayor (Rabinovich 2012a, pág. 14). Salvatore (1992) se introdujo en el rol disciplinador de las milicias en manos del Estado, en tanto que Di Meglio (2006) lo hizo en el uso de las fuerzas militares como medio para obtener alternativas de ascenso social. Por su parte, Bragoni (2005) y Rabinovich (2012a) auscultaron el impacto económico provocado por el esfuerzo bélico realizado.

Finalmente, en lo referente a la movilización social y el reclutamiento masivo, diversos han sido los aspectos estudiados. Halperin Donghi (2011) se introdujo en el costo para el Estado que este tenía, Garavaglia (2003) profundizó para la provincia de Buenos Aires la relación entre fuerzas y demografía, mientras que Rabinovich trabajó diversos tópicos tales como la conformación del cuerpo de oficiales en el período revolucionario, el rol del Ejército de los Andes luego de 1820, la desertión en las fuerzas de tierra o el análisis de los factores psicológicos en el desarrollo y desenlace de la batalla de Huaqui, trabajo en el que ahondó en las cuestiones que llevaron a la derrota a una fuerza apta para el combate y que no era superada por la adversaria (Rabinovich 2011, 2012b, 2017).

Como se pudo apreciar, todos estos trabajos, junto a otros más, referencian de un modo u otro, a las fuerzas de tierra, dejando un vacío significativo en lo referente a las navales que en forma simultánea a los ejércitos actuaron en este período, aunque ello no signifique que no se hayan realizado estudios sobre la materia. Los que se han confeccionado, aunque numerosos, resultan parciales en sus abordajes, sean para la guerra naval en general o para el caso de acciones específicas. En lo referente a las campañas corsarias, aspecto del interés del presente capítulo, Laurio Destéfani planteó la necesidad de un estudio integral para pensarlas en el contexto de

la guerra de independencia (Destéfani 1986, pág. 464), no obstante haberse realizado a lo largo de los años múltiples trabajos.

Bealer (1937) avanzó específicamente sobre la guerra corsaria y relacionó las acciones del corso rioplatense con las realizadas por los estadounidenses en las guerras de 1776 y 1812 contra Inglaterra. En tanto que Courier (1929, 1944) se introdujo en la actividad de las naves tripuladas por estadounidenses que zarparon de las costas de su país y nunca pasaron por Buenos Aires. En ambos casos, se limitaron a un *racconto* de las acciones en este tipo de campaña. Ruiz Moreno *et al.* (1926) hizo hincapié en los aspectos legales del corso y el trato dado a las presas obtenidas.

Estudios parcializados tomaron las acciones de la campaña del Pacífico emprendida por Guillermo Brown o el crucero global de la Fragata *La Argentina* bajo el comando de Hipólito Bouchard. Entre ellos se pueden contar los de Muzzio (1955), Quartaruolo (1967) y Toribio Medina (1928). Más acá en el tiempo, De Marco (2002) publicó un texto de divulgación en el cual realizó una aproximación a las acciones en conjunto de los corsarios argentinos que actuaron en la guerra de independencia y la del Brasil. Por su parte, Arguindeguy y Rodríguez (1996) elaboraron un completo y sistemático estudio sobre publicaciones, recursos y repositorios de fuentes relacionadas con el tema, herramienta fundamental para profundizar las investigaciones que se deseen realizar sobre la materia.

Desde el punto de vista español, Gámez Duarte (2004) se refirió al impacto provocado por los corsarios americanos en su ofensiva contra España, resaltando cómo la Corona buscó enfrentar lo que este autor ha denominado como el «desafío insurgente» (Gámez Duarte 2004, pág. 13), concluyendo a su juicio que las equivocadas políticas puestas en práctica por los peninsulares permitieron el triunfo de los americanos. Pero ninguno de estos trabajos referidos al corso naval revolucionario, puede ser incluido dentro de las nuevas líneas historiográficas sobre la guerra de independencia más arriba mencionadas, en las que se deberían integrar las variables militar, política, económica y social en un todo. Es por ello que en el presente texto se busca encarar un enfoque diferente al estudio de la guerra corsaria, tomándola no solo como acciones militares contra

el tráfico mercante español, sino como una campaña compleja con múltiples variables que excedió el marco netamente bélico.

A partir de introducir el concepto de empresa económica en el marco de la guerra de independencia para estudiar la campaña corsaria, ha sido nuestro propósito entender como la misma derivó en una verdadera privatización de las acciones militares en donde el Estado, luego de haber forjado una provechosa relación asociativa con los particulares para encarar este tipo de acciones, dejó finalmente en sus manos la campaña en curso. De tal modo, se ha indagado cómo se organizó y se llevó adelante la guerra corsaria, poniendo énfasis en los modelos aplicados, los actores y medios que participaron, la metodología implementada y los resultados y beneficios que se obtuvieron.

5.2 El corso entre sus orígenes y el Río de la Plata

Desde el momento en que las actividades comerciales se expandieron, encontraron en la navegación el medio para multiplicarse e integrar diferentes geografías. A partir del siglo XIV, con el afianzamiento de los Estados nación y los conflictos que entre los mismos surgieron, los mares y océanos del mundo se convirtieron en escenarios de luchas, disputas y batallas. Paralelamente, se desarrollaron el saqueo, el robo y el pillaje, conocidos bajo la forma de la piratería y el corso.^[1] Pero antes de profundizar en la materia, es necesario discernir entre piratas y corsarios. La Real Academia Española definió como pirata a «la persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar»,^[2] mientras que con corsario aludía a «dicho de un buque: Que andaba al corso, con patente del Gobierno de su nación».^[3] Añadía que corso era la «campaña marítima que se hace al comercio enemigo, siguiendo las leyes de la guerra».^[4] Siendo la piratería tan antigua como el comercio marítimo, el corso fue la

[1] Respecto a la piratería para una mayor profundización se pueden consultar entre otros los textos de Earle (2004), Konstam (2001) y Konstam y Rickman (2011), entre otros.

[2] <http://dle.rae.es/?id=T8ktrp2>.

[3] <http://dle.rae.es/?id=B0wEUUE>.

[4] <http://dle.rae.es/?id=B175CfwB176dY7>.

forma de buscarle una regulación que la volviera en cierto modo legal y provechoso para las autoridades.

Lo que se denominó el corso no era otra cosa que el saqueo legalizado, o 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 para actuar en 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 y, a cambio, obtenía un beneficio económico. 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.

El período bélico vigente era lo que legitimaba la acción del corsario. Cuando un pirata ofrecía sus servicios como corsario, automáticamente su actividad se legalizaba. La entrega del botín obtenido por sus acciones al soberano al que se sometía, coronaba el acuerdo previamente establecido, recibiendo una parte del mismo. En definitiva, el corso era una acción propulsada por el Estado que, en muchos casos, se asociaba con piratas confesos legitimando de este modo sus acciones y repartiéndose las ganancias que estas arrojaban (Lucena Salmoral 1992, pág. 36).

En el contexto de las guerras de independencia americanas de los siglos XVIII y XIX, esta actividad fue la respuesta que encontraron los revolucionarios para enfrentar a sus oponentes. Las colonias inglesas en su lucha por la emancipación de su metrópoli, vieron en el corso el medio más práctico para enfrentar a la Real Marina Británica y, al mismo tiempo, contribuir a solventar el esfuerzo de la guerra que estaba en curso. En el lapso transcurrido entre 1775 y 1782, cerca de 1487 barcos fueron registrados por los diferentes Estados y el Congreso Federal para combatir a los buques británicos bajo el régimen corsario (Konstam 2001, pág. 9). Pequeñas y ágiles embarcaciones, en su mayoría mercantes, fueron rápidamente armadas, alistadas y puestas en operaciones. Finalizado el conflicto, muchos de los participantes regresaron a las actividades comerciales, en tanto que otros ofrecieron sus servicios

a la Francia revolucionaria, para luego retornar e integrarse a la recientemente creada US Navy (Lardas 2009, pág. 29). La guerra de 1812 contra Gran Bretaña, marcó el resurgimiento de la actividad como una parte vital de la política naval estadounidense. Superada la contienda, muchos de los que participaron fueron desvinculados de las acciones de la marina estatal retomando nuevamente sus actividades civiles, mientras que otros ofrecieron sus servicios a las ex colonias españolas en lucha por su independencia, ya sea como miembros de sus nacientes armadas o como corsarios. Muchos arribaron a Sudamérica, en tanto que otros actuaron en nombre de los revolucionarios sin dejar el hemisferio norte.

En el Río de la Plata, la búsqueda y obtención del control de sus aguas y las de sus ríos interiores, fue uno de los primeros pasos dados una vez comenzado el proceso revolucionario en Buenos Aires. Siguiendo a Halperin Donghi (1999, pág. 109), se ha podido inferir que el conflicto civil que vivían las colonias españolas en diferentes áreas, se replicaba en el ámbito naval. Desde un primer momento, al movimiento iniciado en la capital virreinal se le opusieron las autoridades de la Real Marina asentadas en el Apostadero de Montevideo. 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 se puede periodizar en tres tramos. El inicial, desde 1810 hasta el año 1813 contó con las primeras acciones en el río, el bombardeo y bloqueo de Buenos Aires, los intentos de disputarle el dominio de sus aguas a la Marina Real y los fracasos que cosecharon las autoridades revolucionarias. En el segundo, a lo largo de 1814, se produjo la campaña naval liderada por el marino de origen irlandés Guillermo Brown que llevaría a la derrota de las fuerzas realistas asentadas en el Plata en mayo de ese año, la toma de Montevideo al mes siguiente y la ulterior obtención del dominio de las aguas del Plata. Y el tercero, el sustentado en las campañas corsarias entre 1815 y 1821, buscó llevar la guerra a las aguas oceánicas.

Tomada Montevideo a mediados de 1814, la situación de la guerra había dado un giro importante en el Plata, a diferencia de otros escenarios americanos. Hacia 1815 el desarrollo general de los

acontecimientos era muy negativo para los americanos en variadas geografías, quedando como único foco sobreviviente el Río de la Plata (Ternavasio 2021, 30 y ss.). Sin embargo, el proceso entró en lo que se puede denominar como la reorientación de la guerra, convirtiéndose de civil en colonial, en la que, a los arrestos aislados, le siguieron grandes empresas militares de liberación (Halperin Donghi 1999, pág. 112). El escenario marítimo no solo sería complementario del terrestre, sino que tuvo su propia dinámica que se manifestó en la campaña contra el comercio español, en un proceso en donde no hubo grandes acciones navales, excepción hecha de la operación anfibia del general José de San Martín en las costas peruanas.

Si bien la toma de la capital de la Banda Oriental en apariencia cerraba la campaña naval, en el fondo no fue así. Brown estaba preocupado por ello y así lo manifestó en su carta del 24 de junio de 1814 dirigida desde dicha ciudad a las autoridades de Buenos Aires, en la figura del ministro Larrea con quien trataba directamente, en donde expresó entre otras cosas que

«(...) Estando los buques de guerra y pertrechos navales de todo género en mi departamento, quiero verlos asegurados para el servicio en un día futuro (...) Si logro conseguir provisiones, pienso despachar a la Halcón o Céforo a Patagones para que la guerra concluya igualmente en ese punto».^[5]

Brown preveía futuras operaciones navales, además de la captura de Patagones, hecho que se produjo a fines de ese año, para lo que era necesario contar con la flota que comandaba. No obstante lo manifestado por el comandante irlandés, las autoridades de Buenos Aires iniciaban el proceso de liquidación de la flota, junto con las presas capturadas al tomar al apostadero oriental que pudieron haberla engrosado. Dado que las prioridades de las autoridades pasaban por sostener al Ejército del Norte, y hacia allí se canalizaron los recursos, mantener en funciones la flota que Brown comandaba ya no era primordial, y al no contarse con los

[5] *Documentos del Almirante Brown*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1958, tomo I, pág. 113.

medios para ello, se procedió a llevarla a su mínima expresión (Canceco 1986, pág. 313).^[6]

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 prioridad la siguió teniendo el teatro terrestre, hacia donde se destinaba la mayor parte de los recursos disponibles (Halperin Donghi 2011, pág. 251). Con la reorganización de la Comandancia de Marina a cargo del coronel mayor Matías de Irigoyen, como comandante general de Marina a partir del 28 de octubre de 1815 (Arguinguy 1986, pág. 415), la guerra naval dio un giro en lo estratégico, por lo que se hizo imperiosa la búsqueda de una forma alternativa de sostenimiento y financiación. Una vez en su puesto, 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 sin duda en las aguas del Plata o las cercanas a ellas.^[7] Con la flota desmovilizada y desarmada, no existían muchos medios para oponerse a un posible desembarco enemigo en las cercanías de Buenos Aires, por lo que se buscaron alternativas. Una de ellas, fue considerar la posibilidad de organizar una nueva escuadra. En la proclama que el Cabildo emitió el 22 de mayo de 1815, se planteó la necesidad de armar una nueva fuerza bajo el mando de Brown con el objetivo de hacer frente a ese posible ataque que se estaba considerando, pero dejando en claro la falta de recursos para su conformación.^[8] Se proyectaban alistar siete buques, idea luego desechada. Una de las causas de ello habría

[6] Los pormenores de las circunstancias que rodearon la liquidación de la flota se pueden observar en Caillet Bois y Popolizio (1926). No solo se cruzaron intereses económicos en el curso de la guerra, sino «negocios personales» tal cual referencian estos autores, los que concluyeron en procesos legales.

[7] Para un mayor análisis de las circunstancias que rodearon a la posible llegada de la fuerza de reconquista española se recomienda consultar el texto de Ternavasio (2021) que profundiza todas las circunstancias políticas, militares y diplomáticas que rodearon dicho proyecto entre 1815 y 1816.

[8] *Documentos del Almirante Brown*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1958, tomo I, págs. 163-164.

sido que la fuerza se conformaría con mercantes transformados en naves militares, los que no podrían hacer frente a verdaderos barcos de guerra, de mayor porte y poder de fuego, con los que se especulaba que España atacaría, o bien debido a la falta de recursos. De cualquier manera, se demostró cabalmente lo erróneo de las decisiones tomadas en torno a la liquidación de la fuerza victoriosa de 1814, dejando inerte a las costas rioplatenses.

Ante ello, Irigoyen consideró que lo más adecuado era pasar a la ofensiva y el medio más idóneo fue recurrir a la guerra de corso. Decisión también apoyada en los pedidos realizados por parte de algunos extranjeros residentes en Buenos Aires, que solicitaban iniciar este tipo de actividades para poder participar en ellas (Bealer 1937, pág. 15). Se ideó la campaña en dos planos, uno militar y otro económico, dándose los primeros pasos para desarrollar acciones que, con un origen bélico, se convirtieron finalmente en una empresa económica. Fueron seleccionadas como áreas de operaciones simultáneas las costas americanas del Pacífico sur y las rutas comerciales españolas desde y hacia Europa en el Atlántico (Arguindeguy 1986, pág. 402). En definitiva, se trataba de ir a buscar al enemigo y no de esperarlo, privilegiando un tipo de guerra en la que le permitió a un Estado con su fisco al límite, no solo eximirse de sostenerla, sino de haber contado con una fuente de ingresos.

Tal cual lo planeado, se dio inicio a la campaña en 1815 y se extendió hasta 1821. En el Pacífico, las naves enviadas desde Buenos Aires bajo el comando general de Brown actuaron entre los años 1815 y 1817, para luego quedar las acciones navales en esas aguas 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 el 2 de septiembre de 1815 al comandante de la fragata Hércules y hermano de quien tenía el mando general de la expedición, Michael Brown, 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».^[9]

Con respecto al Atlántico, inicialmente se actuó en aguas sud-americanas, entre Buenos Aires y el nordeste de Brasil a donde fueron comisionados David Jewett con el bergantín *Invencible* y Thomas Taylor con la corbeta *Zephyr*. Posteriormente, ya con la campaña avanzada, el Caribe y las costas cercanas a España se convirtieron en las principales zonas de actuación de los corsarios. Las primeras operaciones en el Atlántico eran de corte defensivo, con el objetivo de acosar a los supuestos transportes de tropas que serían enviados hacia América y cortar e interceptar las comunicaciones con España (Bealer 1937, pág. 7). Una vez comprobado que la supuesta fuerza de reconquista finalmente no había sido despachada hacia el Río de la Plata, las acciones se concentraron de forma más agresiva sobre la navegación mercante española ampliándose el número de naves implicadas y generalizándose la campaña corsaria en forma exponencial. Se pasó a un plano ofensivo y el objetivo militar fue desplazado por el económico, porque más allá de que muchos luchaban sinceramente interesados en la causa revolucionaria, el corso era un medio de ganarse la vida (Bealer 1937, pág. 46).

Con el comercio español aún vigente, las rutas de navegación más importantes eran desde La Habana y Veracruz hacia Cádiz y desde las Filipinas, bordeando 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, pág. 29). Las naves armadas en Buenos Aires usaron como punto de apoyo la costa este de los Estados Unidos, junto a los buques alistados principalmente en Baltimore y Savannah que se sumaron a la ofensiva, pasando a partir de ese momento la costa norteamericana y el Caribe a tener prioridad.

[9] *Documentos del Almirante Brown*. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia, 1958, tomo I, pág. 170.

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. Otros escenarios lo constituyeron el Cantábrico, el Mediterráneo y el Canal de la Mancha (Bealer 1937, pág. 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 depositar la 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 (...).».^[10]

Demostrando, por otra parte, también el apoyo no oficial que los corsarios rioplatenses recibían en otros estados de Europa.

5.3 Guerra corsaria: empresa económica

Una expedición corsaria necesitaba tres actores clave para poder ser llevada adelante. El armador que organizaba, financiaba y alistaba la nave para la campaña; el comandante a cargo de la misma y el Estado en su rol de autoridad que daba cobertura a las acciones en el marco de la guerra y era socio del armador en los beneficios obtenidos. En muchos casos, comandante y armador coincidían en la misma persona, como fue el caso de Brown en la campaña del Pacífico. Pero se requería de algo fundamental, y era un marco legal adecuado que regulara la actividad durante el conflicto bélico, las relaciones entre los actores y que la guerra de corso no quedara 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 la cubriese. Hacia 1815 la independencia aún no había sido declarada, por lo que a la vista de los poderes extranjeros la guerra en la práctica se reducía al conflicto entre unas colonias levantadas contra la autoridad de su metrópoli, tal

[10] *Gaceta de Buenos Aires*, 2 de diciembre de 1818.

cual lo expresaba la posición oficial del gobierno de los Estados Unidos.^[11]

A falta de nueva legislación, se recurrió a las ordenanzas españolas para el curso puestas en vigencia por Carlos IV el 20 de junio de 1801. El 21 de septiembre de 1815 estas fueron emitidas bajo el título de «Ordenanzas para el curso de 1801» pero adaptando las originales a las necesidades del momento. Se dejó en claro que la convocatoria quedaba abierta a todo aquel que quisiese actuar junto al Estado, con la condición de solo atacar a las fuerzas españolas, sin provocar daños a terceros. A lo largo de cincuenta y nueve artículos, se daban todas las instrucciones generales necesarias para emprender este tipo de operaciones. 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.^[12]

El 1.º de septiembre de 1815 se convinieron las proposiciones entre el director supremo y Brown, en su calidad de armador de la Hércules y la Santísima Trinidad, para la campaña del Pacífico. Se detallaba el área de operaciones, la composición de la fuerza y el enemigo contra quien se la destinaba.^[13] Jewett y Taylor, para las acciones en el Atlántico, recibieron las suyas el 23 de junio y 17 de julio de 1815 respectivamente.

Mientras en Buenos Aires se daba inicio a las operaciones corsarias, España buscaba alternativas para encarar la guerra marítima. Ante las pérdidas ocasionadas y la falta de medios para contrarrestar la campaña corsaria revolucionaria, Fernando VII también recurrió a este tipo de acciones (Ratto 1985, pág. 83). El 8 de febrero de 1816 el monarca español emitió un decreto que reglamentaba el curso contra los revolucionarios americanos, publicado en la *Gazeta de Madrid* cinco días más tarde y reproducido el 26 de

[11] Las distintas comunicaciones entre el secretario de Estado de Estados Unidos John Quincy Adams y el representante de su gobierno en Gran Bretaña Richard Rush, reafirmaban esta posición. Manning, William Ray. *Correspondencia diplomática de los EEUU referidos a la Independencia de las Naciones Latinoamericanas*. Buenos Aires: Librería y Editorial La Facultad, 1930, tomo I, pág. 100.

[12] Departamento de Estudios Históricos Navales (en adelante DEHN), caja 953.1.H-1.

[13] DEHN, caja 951.H-12.7.

octubre de 1816 por la *Gazeta de Buenos Ayres*. Allí el rey ponía bajo su matrícula a quienes se sumasen a la empresa y les ofrecía incentivos de todo tipo.^[14] 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. El 18 de noviembre de 1816, con la firma de Juan Martín de Pueyrredón, se sancionó un reglamento que formalizó y extendió las operaciones corsarias en marcha, y fue publicado en la *Gazeta de Buenos Ayres* el 2 de diciembre de 1816. En su introducción en respuesta al decreto real expresaba 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 (...).»^[15]

Si bien era una medida temporaria, se subsanó con la sanción el 15 de mayo de 1817 del Reglamento Provisional de Corso, conocido como el Código Pueyrredon y 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.^[16] Se abordaban cuestiones tales como provisión de artillería, verificaciones gubernamentales, destino de las presas, trato a los prisioneros, las acciones a seguir ante la captura de buques con esclavos y demás especificaciones que cubrían todos lo relacionado a lo que la actividad demandaba (Celery 1940, págs. 171-172).

[14] *Gaceta de Buenos Aires*, 26 de octubre de 1816.

[15] DEHN, caja 955.5.H-14-1.

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

Con el marco legal asegurado dando la cobertura necesaria, las acciones iniciadas desde Buenos Aires en 1815 se hicieron a partir de los acuerdos alcanzados entre los armadores y el Estado. Se pueden diferenciar dos modelos bien marcados. Inicialmente, se procedió a organizar operaciones conjuntas entre Estado y privados, en donde a las acciones corsarias se sumaban directivas militares específicas para la guerra en curso, sean en el Pacífico llevando armas a los patriotas chilenos y anticipando en la región la campaña sanmartiniana, o en el Atlántico a la espera de la supuesta expedición de reconquista. Este esquema dual de misiones fue funcional en el primer momento, pero desde mediados de 1816 y durante 1817, la expansión de la guerra de corso exigió modificaciones al mismo. Desde entonces, Estado y armadores negociaron directamente la organización de las campañas contra el comercio marítimo español, pero se dejaba de lado el modelo de operaciones militares conexas. Se asociaban en la organización de las fuerzas y en el reparto de las ganancias, pero las acciones quedaban a criterio de quienes operaban las naves y estas se concentraron en el redituable tráfico mercante.

En Buenos Aires, el proceso de alistar una nave de corso tenía 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 y tripulación. Una vez aceptada la nave, se le entregaba una patente o matrícula, 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 para los oficiales que quedaban encuadrados como integrantes de la marina del Estado y un modelo de nota que debían transmitirle a sus potenciales presas al momento del abordaje, en donde se les indicaban que eran capturadas por fuerzas de las Provincias Unidas en guerra contra España (Ruiz Moreno *et al.* 1926, págs. 29-33). Junto a ello, también se entregaba todo el armamento necesario proveniente de los arsenales estatales.

Con el buque listo a zarpar, una comisión de la Comandancia General de Marina inspeccionaba la nave, comunicaba 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 *et al.* 1926, pág. 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 *et al.* 1926, págs. 70-71).

En el Río de la Plata, muchos fueron los armadores que se sumaron a la guerra. A quienes Halperin Donghi (2011, pág. 110) sindicó como miembros del «alto comercio porteño» núcleo de la élite, trataron de influenciar en el aparato político revolucionario para sumar a sus negocios las alternativas que creaba el Estado en el marco de la guerra, buscando opciones que prometiesen ser rentadoras. El corso fue una de ellas, y fue visto por algunos como un medio de salvación económica. Era una relación de conveniencia en donde un Estado pobre buscaba auxilio en los comerciantes ricos. Así como encontraron en el abastecimiento del ejército y la marina un camino para obtener beneficios, el corso se convirtió en otro (Halperin Donghi 2011, págs. 111-112). Entre quienes participaron, se destacaron las figuras de David De Forest, Jorge Macfarlane, Juan y Pedro Aguirre, Juan Highinbothon o Vicente Echeverría (Destéfani 1986, pág. 403). También lo hicieron marinos aportando capital propio y sus buques, como los ya nombrados Brown, Taylor y Jewett, o sumándose posteriormente José Joaquín de Almeida entre otros.

La ubicación de Buenos Aires, tan al sur respecto de las principales áreas de operaciones planeadas, atentaba contra una mayor efectividad en la lucha emprendida. Taylor fue uno de los primeros en advertir que el alistamiento y apoyo a las naves involucradas debía trasladarse al hemisferio norte. La guerra de 1812 entre estadounidenses y británicos había implicado un gran desarrollo del corso contra el comercio británico en la costa este. Con el fin del conflicto, muchos buques fueron convertidos en mercantes y otros

desmovilizados, por lo que los puertos de Boston, Newport, Nueva York, Salem y Baltimore entraron en crisis económica al tener gran cantidad de esas embarcaciones en venta o inactivas (Konstam 2001, págs. 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 con Cádiz que poseían Norfolk, Charleston, Savannah y Baltimore los favorecían para su uso como base por los corsarios bonaerenses (Courrier 1929, pág. 20).

Luego de la singladura realizada con la corbeta Zephyr a fines de 1815, 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. Armar un buque en curso en los Estados Unidos era más sencillo que en Buenos Aires. Siguiendo a Taylor, el mismo camino tomaron los hermanos Aguirre. Deforest, posteriormente en su calidad de agente de Buenos Aires, concurrió portando patentes en blanco para vender en los Estados Unidos a potenciales corsarios que se sumasen a la campaña. Este procedimiento implicaba la transición desde un modelo de asociación a otro en el que el Estado delegaba a los privados la organización de todo el proyecto y compartían los beneficios. En otras palabras, se marchaba hacia la privatización de la guerra, entendiendo como tal la mínima intervención del Estado rioplatense que se limitaba a la comercialización de las patentes, la entrega de la documentación necesaria para actuar en su nombre y acordar el reparto de los beneficios. Todo el resto quedaba en manos de los armadores y los comandantes, muchos de los cuales si bien actuaban ondeando la bandera de las Provincias Unidas nunca dejaron las aguas del hemisferio norte, pero tenían el acuerdo de compartir las ganancias con el Estado. De tal modo numerosas presas fueron despachadas hacia el puerto de Buenos Aires en donde se procedió a su venta y liquidación.

5.4 Buques y tripulaciones

Una vez cerrado el acuerdo con el Estado, el armador se dedicaba a alistar la nave. Disponer del buque apropiado y su equipamiento

era uno de los tres componentes fundamentales con los que se debían contar, los otros eran la elección del comandante y completar la tripulación. Dado que, al solicitar la patente, el nombre del buque debía consignarse en la misma, se suponía que 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, tal lo realizado por Taylor en 1816, quien hizo constar en las patentes los nombres de las naves a alistar en Estados Unidos sin contar con ellas.

No cualquier tipo de embarcación era apta para esta forma de guerra. La experiencia corsaria norteamericana sirvió como antecedente para distinguir a las naves más apropiadas. Buques rápidos y bien artillados fueron los ideales, siendo los de porte mediano los más adecuados. En un principio, se adaptaron mercantes para esta tarea, pero luego se procedió a construir embarcaciones especialmente diseñadas para el corso (Konstam 2001, págs. 30-31). Las fragatas de porte medio fueron las más idóneas, junto a diversas variantes de naves menores como goletas, bergantines y corbetas. En el corso rioplatense, 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 variados barcos menores (Morrel 1986, pág. 95). El tamaño y tonelaje iba en función del armamento embarcado. Una buena dotación completaba lo necesario. En promedio, se trataban de veleros con una artillería de 16 a 20 cañones, tripulados por entre 110 a 135 hombres, aunque hacia 1817 y 1818 se usaron buques más grandes y mejor armados (Courrier 1929, pág. 22).

Al alistar sus naves Brown para el crucero corsario del Pacífico, como era lo acordado en este tipo de emprendimientos, el Estado en su carácter de socio entregó las armas y diversos elementos que se necesitaban para la navegación, tal cual lo manifestaba Irigoyen en el oficio del 5 de junio de 1817 dirigido al gobierno, en donde adjuntaba copia de los materiales entregados para tal fin.^[17] Luego, como cierre de la campaña, el comandante irlandés presentó la

[17] DEHN, caja 951.H-12.12.

rendición de gastos del armado de las naves y certificaba con qué objeto se había realizado el mismo.^[18]

De manera similar, Rafael Pereira de Lucena solicitaba el 14 de abril de 1817 en su calidad de armador de la fragata Santa Rosa, cañones de grueso calibre para la misma, sumando a ello una semana más tarde, el pedido de doscientas balas.^[19] Es de destacar que las armas recibidas, no solo 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.^[20] Los materiales provistos para satisfacer los requerimientos recibidos se abastecían desde diferentes fuentes. Se hizo con el armamento capturado en Montevideo, que se llevó al Arsenal a lo largo de 1814, junto al desembarcado de las presas españolas que iban arribando al puerto de Buenos Aires.^[21] 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.^[22] En definitiva, tanto la obtención de la nave como su alistamiento, los llevaba adelante el armador. En su asociación con el Estado, este le proveía del armamento en forma parcial o total, el cual se retiraba del Arsenal de Marina, y al final de la expedición debía ser devuelto o rendirse cuenta del destino sufrido.

En cuanto a la tripulación su reclutamiento estuvo bajo el control de los armadores, mientras el Estado se limitó a cumplir los pedidos que estos hicieran en caso de falta del personal necesario para completar las dotaciones. Lo mismo sucedía con quienes iban a dirigir estas naves y el resto de la oficialidad que los acompañarían en la tarea. El comandante generalmente era de confianza del armador o alguien con buenos antecedentes para llevar adelante la empresa planeada. Luego, ambos buscaban al personal necesario para completar la plana mayor de abordó. En lo relativo a las tropas

[18] DEHN, caja 951.H-12.16.

[19] Archivo General de la Nación (en adelante AGN), sala III, cap. pto. caja 6.

[20] AGN III, cap. pto. caja 7.

[21] AGN III, cap. pto. caja 3 y 6.

[22] AGN III, cap. pto. caja 3.

de tierra embarcadas que cumplían el rol de infantería de marina, eran provistas directamente por el Estado.

Con respecto a los tripulantes en general, si bien los medios para incorporarlos al buque eran variados, el proceso de reclutamiento para las campañas corsarias, con sus propios matices, era el usual en esos tiempos en todos los puertos sin distinción de localización. Distintas fueron las estrategias afrontadas para contar con personal idóneo en las tareas de abordó. Al principio, se buscaba que los marineros abordasen los buques libremente y por propia iniciativa, atendiendo a los incentivos que las acciones a encarar daban. La promesa de riquezas y ganancias como producto del curso eran los más habituales, no obstante, se hizo necesario recurrir a otra metodología para lograr completar los contingentes embarcados.^[23]

Las normas del reclutamiento indicaban que la leva debía ser sin engaños, destinada en tiempos de guerra a mayores de 18 años y con ciertas estipulaciones en lo referente a la condición física. 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 un 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».^[24]

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

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

[24] Un inglés. *Cinco años en Buenos Aires. 1820-1825*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986, págs. 13-14.

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».^[25]

Los desertores extranjeros, a la vez que alimentaban las tripulaciones corsarias en Buenos Aires, creaban problemas entre las autoridades locales y las de la Marina de su Majestad Británica. Se recurría a los ingleses que por una buena paga dejaban sus naves originales y se embarcaban en las revolucionarias (Villegas 1942, pág. 727). Por este motivo, los jefes británicos de estación en el Río de la Plata 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 respuesta por parte de Gervasio Posadas la promesa de prohibir el reclutamiento de los mismos (Ratto 1945, pág. 55).

Más allá de estos reclamos, había colaboración entre las autoridades navales británicas y rioplatenses en este tema. 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, fuesen detenidos y llevados a los buques británicos.^[26] En tal sentido, el 18 de febrero de 1818, seis marineros ingleses provenientes de la fragata mercante británica *Emma*, embarcados a bordo del corsario San Martín, fueron desembarcados de este y se ordenó fueran entregados al comandante de la Marina Real Británica.^[27]

Pero en muchos casos, los tripulantes de los corsarios embarcaban bajo engaños. Tal fue el caso del joven John A. King que, oriundo de los Estados Unidos, llegó a Buenos Aires en 1817 a la

[25] Un inglés. *Cinco años en Buenos Aires. 1820-1825*. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986, págs. 17-18.

[26] AGN III, cap. pto. caja 6.

[27] AGN III, cap. pto. caja 7.

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”;^[28] 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; los ejercicios de reclutas, los deberes de los centinelas y el tiro al blanco, ocupaban el tiempo (...) Después de un aburrido viaje de sesenta días (...) nuestro buque echó el ancla frente a la ciudad de Buenos Aires» (King 1988, págs. 10-11).

También había ejemplos de hombres que se embarcaban para escapar de alguna situación personal o familiar acuciante, motivos que se replicaban en la marina mercante. El 9 de noviembre de 1815 se tomó nota del reclamo de Rosalía Martínez, esposa del español Manuel Soto, quien solicitaba se lo buscara. Según Rosalía, su marido se había hecho pasar por portugués y había abordado la Diana sin su autorización. Pero Soto no fue encontrado en la zumaca Diana ni en otros buques. Si bien la 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.^[29]

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 de manera inmediata, se destinaban al presidio o se les ofrecía embarcarse autónomamente en los corsarios. El 28 de abril de 1818, a instancias

[28] Revisando las diversas listas de buques corsarios llegados a Buenos Aires no hemos 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 al puerto de destino, acción, por otro lado, usual en estas prácticas.

[29] AGN III, cap. pto. caja 3.

de lo dispuesto por el director supremo, Irigoyen ordenó que todos los prisioneros arribados en buques presos pudieran embarcar en forma voluntaria, a cambio de su libertad. Excepción hecha de los americanos (estadounidenses) y extranjeros, sin aclarar estos últimos de qué 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 espontánea en las naves del Estado.^[30]

Sin embargo, la incesante demanda de tripulantes que volvía insuficiente el embarco libre, mostró el crecimiento de la actividad corsaria. 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, 91 y ss.). 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 pronta a partir en corso y volvió a insistir cuatro días más tarde, a fin de completar su tripulación.^[31] 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.^[32] Así mismo, la partida celadora, la *press gang* local, del Tercio de Cívicos de Caballería a cargo del teniente Pablo Rodríguez, capturó al calificado como «vago» Benancio Monsalvo, y se lo destinó al servicio naval el 4 de junio de 1817.^[33]

Con fecha 22 de diciembre de 1818, se comunicó al comandante general de Marina, la detención 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 fueran 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, el destino de los mismos era sin duda algún corsario que necesitase completar su

[30] AGN III, cap. pto. caja 8.

[31] AGN III, cap. pto. caja 6.

[32] AGN III, cap. pto. caja 3.

[33] AGN III, cap. pto. caja 6.

tripulación.^[34] 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.^[35]

Pero las calles de la ciudad no eran el único lugar en donde se capturaban infortunados que eran destinados a los barcos. El 1.º de febrero de 1819, Pedro Guzmán y Pedro Gómez fueron aprehendidos en la campaña y remitidos a servir a los buques que zarpaban hacia el Pacífico. Es de notar que los destinaron 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.^[36]

Para completar las tripulaciones también se apeló a los presos de las cárceles, condenados por orden judicial a la pena de embarcarse o a soldados separados de sus unidades originales por distintos conflictos y enviados a servir en las naves como castigo. También se recomendaba a vecinos y comisionados que persiguieran y destinaran a los «vagos» a las fuerzas terrestres por cuatro meses y, en caso de desertión, a las navales, por un año con cadenas y grilletes (Fradkin 2012, pág. 331). En su pedido para La Argentina, Echeverría solicitaba hombres del presidio y lo mismo hizo Aguirre para sus tripulaciones. El 22 de diciembre de 1818 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.^[37] No era una práctica novedosa, sino que venía desde antes. El 14 de noviembre de 1814 se determinó que el esclavo Lorenzo, propiedad del inglés Tomas Stevensson, que estaba detenido en el presidio, fuese enviado por orden judicial a servir en los buques de la Armada.^[38] El 28 de agosto, por disposición de Irigoyen, varios detenidos

[34] AGN III, cap. pto. caja 8.22.

[35] AGN III, cap. pto. caja 9.

[36] AGN III, cap. pto. caja 9.

[37] AGN III, cap. pto. caja 8.

[38] AGN III, cap. pto. caja 3.

fueron remitidos al bergantín corsario Atrevido del Sud, a excepción de tres de ellos que, provenientes de Salta, serían embarcados posteriormente.^[39]

Del mismo modo, abordaban los buques miembros de las fuerzas regulares 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».^[40] 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.^[41] Siguiendo esta disposición, el 18 de noviembre de 1815, dieciséis hombres del Tercio de Cívicos fueron destinados al servicio naval.^[42] El 12 de septiembre de 1818 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.^[43]

Diferente era el reclutamiento de los oficiales. Ante la falta de personal con capacidad de comando y experiencia naval en el medio local, se tuvo que recurrir a los extranjeros, entre quienes predominaron estadounidenses, británicos y franceses.^[44] Eran contratados en lugares específicos como la fonda de la señora Clara Clarke, cuyo verdadero nombre era Marie Clarke Taylor.^[45] Luego

[39] AGN III, cap. pto. caja 6.

[40] AGN III, cap. pto. caja 6.

[41] AGN III, cap. pto. caja 8.

[42] AGN III, cap. pto. caja 3.

[43] AGN III, cap. pto. caja 7.

[44] Para una lectura profunda de la conformación de la oficialidad y sus orígenes nacionales consultar el texto de [Luqui-Lagleyze \(2011\)](#).

[45] Llegada al Plata en calidad de convicta en la fragata inglesa *Lady Shore*, luego de varios años en Buenos Aires, Marie Clarke abrió un establecimiento hotelero y se casó con el marino de origen estadounidense Thomas Taylor. Un profundo estudio sobre su llegada y vida en el Plata realizó [Méndez Avellaneda \(1989\)](#).

de varios años en Buenos Aires, Clarke abrió un establecimiento hotelero conocido como la Fonda de Doña Clara, en donde se daban cita todos los oficiales de los buques que arribaban al puerto, principalmente los de origen británico, dado que allí tenía asiento la Sociedad Comercial Británica (Luqui-Lagleyze 2011). Era en estas reuniones y ámbitos de funcionamiento de esta sociedad, donde se reclutaba a la oficialidad naval revolucionaria. Thomas Taylor, esposo de la dueña y miembro de las fuerzas navales revolucionarias, tuvo una destacada actividad como reclutador de oficiales. A tal punto que Robert Staples, integrante de la Estación Naval Británica, colgó en la fonda 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).

5.5 Consideraciones finales

Todo un nuevo esquema para las acciones navales se fue conformando luego de la toma del control de las aguas rioplatenses al concluir la campaña de 1814. El cambio en la estrategia y la dirección a seguir en las acciones a partir de 1815, estuvo relacionado con las necesidades que la guerra imponía, y con la forma de financiar y sostener el esfuerzo bélico. Para el período 1811-1815, las sumas giradas al ámbito naval se desglosan de la siguiente manera: \$ 276.3 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 Donghi 2005, págs. 121-122). Las acciones de la campaña de 1814, con una fuerza estable en operaciones, se reflejan en los gastos que la marina insumió. 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 la custodia del río y las actividades portuarias, las que en el período 1816-1819 tuvieron un gasto en salarios de los tripulantes de \$ 159.70.^[46] El sostenimiento de la fuerza naval bajó

[46] 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

a \$ 181 748.5 y la inversión en material y embarcaciones a \$ 3 140 (Halperin Donghi 2005, págs. 123-124). Es evidente que no era de interés del Estado, más allá de lo mínimo necesario, contar con una fuerza naval estable.

El cambio en la estrategia naval hacia 1815 impuso la necesidad de contar nuevamente con naves en operaciones, proyecto que no fue viable y como sustituto al mismo se puso en práctica la guerra corsaria. No solo 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 lo que se puede inferir que eran los bienes capturados por los corsarios, como «Pertenencias Extrañas» la suma de \$ 33 967.1 (Halperin Donghi 2005, pág. 118). Por lo tanto, la guerra corsaria solucionaba dos temas centrales para las finanzas revolucionarias. No requería de erogaciones por parte del Estado para su sostenimiento y era una fuente de ingresos para las arcas fiscales. La campaña militar se había convertido en un medio de recaudación, y derivaba de una campaña militar a una empresa económica.

Referencias

ARGUINDEGUY, PABLO

- 1986 «La Marina de 1815 a 1817. Campañas Corsarias», en *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, vol. V, págs. 393-420, referencia citada en páginas 134, 135.

ARGUINDEGUY, PABLO y HORACIO RODRÍGUEZ

- 1996 *El curso rioplatense*, Buenos Aires: Instituto Browniano, referencia citada en página 129.

de porte medio (corbetas, bergantines, zumacas y goletas), nueve menores (faluchos y lanchones) y cinco desarmadas. El personal naval embarcado y de tierra, comprendía en su conjunto 401 hombres (Caillet Bois 1930, pág. IV).

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, referencia citada en páginas 129, 135-137.

BRAGONI, BEATRIZ

- 2005 «Guerreros virtuosos, soldados a sueldo. Móviles de reclutamiento militar durante el desarrollo de la guerra de independencia», en *Dimensión Antropológica*, n.º 35, págs. 19-53, referencia citada en página 128.

BRAGONI, BEATRIZ y SARA MATA

- 2007 «Militarización e identidades políticas en la revolución rioplatense», en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 64, n.º 11, págs. 221-256, referencia citada en página 128.

CAILLET BOIS, RICARDO

- 1930 *Nuestros corsarios Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816*, Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Investigaciones Históricas, referencia citada en página 152.

CAILLET BOIS, RICARDO y EDUARDO POPOLIZIO

- 1926 «La corrupción administrativa durante la revolución», en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras*, págs. 228-238, referencia citada en página 134.

CANCECO, ALDO

- 1986 «La guerra naval antes de 1814. Primera escuadrilla», en *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, vol. V, págs. 127-164, referencia citada en página 134.

CELERY, ARTURO

- 1940 «Las campañas corsarias y el código Pueyrredón», en *Nociones marítimas argentinas*, Buenos Aires: Biblioteca «Liga Naval Argentina», referencia citada en página 139.

COURRIER, THEODORE

- 1929 *Los corsarios del Río de la Plata*, Buenos Aires, referencia citada en páginas 129, 142, 143.
- 1944 *Los cruceros del General San Martín*, Buenos Aires, referencia citada en página 129.

DE MARCO, MIGUEL ANGEL

- 2002 *Corsarios Argentinos*, Buenos Aires: Planeta, referencia citada en página 129.

DESTÉFANI, LAURIO

- 1986 «Campañas corsarias de 1818 a 1825», en *Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, vol. V, págs. 463-505, referencia citada en páginas 129, 141.

DI MEGLIO, GABRIEL

- 2006 *Viva el bajo pueblo! La plebe urbana de Buenos Aires y la política entre la Revolución de Mayo y el rosismo, 1810-1829*, Buenos Aires: Prometeo, referencia citada en página 128.

EARLE, PETER

- 2004 *Piratas en guerra*, Barcelona: Melusina, referencia citada en página 130.

FRADKIN, RAÚL

- 2012 «Guerra y sociedad en el litoral rioplatense en la primera mitad del siglo XIX», en *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado: América Latina siglo XIX*, ed. por Juan Carlos Garavaglia; Juan Pro Ruiz y Eduardo Zimmermann, Rosario: Prohistoria y Universitat Pompeu Fabra, págs. 319-359, referencia citada en página 149.

GÁMEZ DUARTE, FELICIANO

- 2004 *El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva comparada: 1812-1828*, Tesis de Doctorado, Universidad de La Rioja, recuperado de <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=396>>, referencia citada en página 129.

GARAVAGLIA, JUAN CARLOS

- 2003 «Ejército y milicia: Los campesinos bonaerenses y el peso de la exigencias militares, 1810-1860», en *Anuario IHES*, n.º 18, págs. 153-187, referencia citada en página 128.

GONZÁLEZ BERNALDO DE QUIRÓS, PILAR

- 1990 «Producción de una nueva legitimidad: ejército y sociedades patrióticas de Buenos Aires», en *Cathiers des Amériques Latines*, n.º 10, págs. 177-195, referencia citada en página 128.

HALPERIN DONGHI, TULIO

- 1978 «Militarización revolucionaria en Buenos Aires, 1806-1815», en *El ocaso del orden colonial en Hispanoamérica*, Buenos Aires: Sudamericana, págs. 121-158, referencia citada en página 127.
- 1999 *Historia contemporánea de América Latina*, Buenos Aires: Alianza Editorial, referencia citada en páginas 132, 133.
- 2005 *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado Argentino (1791-1850)*, Buenos Aires: Prometeo, referencia citada en páginas 151, 152.

- 2011 *Revolución y Guerra: formación de una élite dirigente en la Argentina criolla*, 2.^a ed., Buenos Aires: Siglo XXI, referencia citada en páginas 127, 128, 134, 141.

KEEGAN, JOHN

- 1993 *Historia de la Guerra*, Madrid: Turner Publicaciones, referencia citada en página 127.

KING, JOHN

- 1988 *Veinticuatro años en la República Argentina*, Aires: Hyspamérica, referencia citada en página 147.

KONSTAM, ANGUS

- 2001 *Privateers & Pirates 1730-1830*, Oxford: Osprey Publishing, referencia citada en páginas 130, 131, 142, 143.

KONSTAM, ANGUS y DAVID RICKMAN

- 2011 *Pirates: The Golden Age*, Oxford: Osprey Publishing, referencia citada en página 130.

LARDAS, MARK

- 2009 *Ships of the American Revolutionary Navy*, Oxford: Osprey Publishing, referencia citada en página 132.

LUCENA SALMORAL, MANUEL

- 1992 *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid: Mapfre, referencia citada en página 131.

LUQUI-LAGLEYZE, JULIO

- 2007 «El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones en las escuadras argentinas en las guerras de independencia y del 1814-1830», en *Temas de historia argentina y americana*, n.º 10, págs. 89-130, referencia citada en páginas 145, 148.
- 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», en *Temas de historia argentina y americana*, n.º 19, recuperado de <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3910356>> (visitado el 21-09-2021), referencia citada en páginas 150, 151.

MATA, SARA

- 2002 «La guerra de independencia en Salta y la emergencia de las nuevas relaciones de poder», en *Andes. Antropología e Historia*, n.º 13, págs. 113-135, referencia citada en página 128.

MÉNDEZ AVELLANEDA, JUAN MARÍA

- 1989 «El motín de la Lady Shore», en *Todo es Historia*, n.º 265, págs. 6-27, referencia citada en página 150.

MUZZIO, RODOLFO

- 1955 *Fragata Hércules y Bergantín La Santísima Trinidad. Relato documentado*, Buenos Aires: Instituto Browniano, referencia citada en página 129.

QUARTARUOLO, MARIO

- 1967 *Fragata «La Argentina». Su vuelta al mundo (1817-1819)*, Buenos Aires: DEHN, referencia citada en página 129.

RABINOVICH, ALEJANDRO

- 2011 «El fenómeno de la desertión en las guerras de la revolución e independencia del Río de la Plata: 1810-1829», en *Revista EIAL. Instituto Sverdlin de Historia y Cultura de América Latina*, vol. 22, n.º 1, págs. 36-56, referencia citada en página 128.
- 2012a «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 *Las fuerzas de guerra en la construcción del Estado: América Latina siglo XIX*, ed. por Juan Carlos Garavaglia; Juan Pro Ruiz y Eduardo Zimmermann, Rosario: Prohistoria y Universitat Pompeu Fabra, págs. 205-240, referencia citada en páginas 127, 128.
- 2012b «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»*, n.º 37, págs. 11-42, referencia citada en página 128.
- 2017 *Anatomía del pánico. La batalla de Huaqui o la derrota de la revolución*, Buenos Aires: Sudamericana, referencia citada en página 128.

RATTO, HÉCTOR

- 1945 *Los Comodoros Británicos de Estación en el Plata (1810-1852)*, Buenos Aires: Sociedad de Historia Argentina, referencia citada en página 146.
- 1985 *Historia del Almirante Brown*, Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, referencia citada en página 138.

RUIZ MORENO, ISIDORO *et al.*

- 1926 *Las presas marítimas en la República Argentina*, Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas, referencia citada en páginas 129, 139-141.

SALVATORE, RICARDO

- 1992 «Reclutamiento militar, disciplina y proletarización en le era de Rosas», en *Boletín del Instituto de Historia Argentina e Americana «Dr. Emilio Ravignani»*, n.º 5, págs. 25-47, referencia citada en página 128.

TERNAVASIO, MARCELA

- 2021 *Los juegos de la política. Las independencias hispanoamericanas frente a la contrarrevolución*, Buenos Aires: Siglo XXI, referencia citada en páginas 133, 134.

TORIBIO MEDINA, JOSÉ

- 1928 *La expedición de corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico. Octubre 1815-Junio 1816*, Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas, referencia citada en página 129.

VILLEGAS, ALFREDO

- 1942 «Porqué los extranjeros mandaban nuestras escuadras», en *Boletín del Centro Naval*, n.º 552, págs. 723-728, referencia citada en página 146.