

LA FRAGATA CORSARIO "LA ARGENTINA" EN LAS COSTAS AMERICANAS SEPTENTRIONALES

JOSÉ TORRE REVELLO

I. "LA ARGENTINA"

PARA CONTRARRESTAR LA ACCIÓN de los navíos de guerra españoles y perseguir su comercio marítimo, el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata resolvió establecer el corso, concediendo patente para su ejercicio a toda persona que armara algún buque destinado a luchar contra las embarcaciones enemigas.¹ Para ello promulgó el 5 de mayo de 1817, un reglamento donde, en cuarenta y seis artículos, se establecían las disposiciones que regulaban las obligaciones y fines de la guerra que debían sostener los navíos corsarios.²

En el artículo doce de ese reglamento, se prometía premiar a todo corsario

¹ La primera disposición sobre corso, dictada por el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, fue el *Decreto para el Corso expedido en Buenos Aires*, el 18 de noviembre de 1816. Impreso de la época, 4 páginas. Consta de 19 artículos y, en su preámbulo, se lee: "La guerra sangrienta que el rey D. Fernando VII desde su restitución al trono de sus padres ha continuado por medio de tiranos contra los pueblos del nuevo mundo que han reclamado su inmunidad natural, exige las medidas de reinstalación que permite el derecho de gentes y hacer sentir a la nación española las consecuencias de la bárbara obstinación de su monarca, fascinado por ministros corrompidos contra el justo clamor de los americanos injuriados".

² Antes de promulgarse el decreto del 18 de noviembre de 1816, que fue reemplazado por el *Reglamento de Corso* del 5 de mayo de 1817, estuvo en vigencia en las Provincias Unidas del Río de la Plata, la *Ordenanza de Corso*, expedida por el monarca de España, en 20 de junio de 1801, que consta de 51 artículos, y las adiciones que la complementaron. Véase ISIDORO RUIZ MORENO, *Las presas marítimas en la República Argentina, primera parte (1810-1830)*. Estudios editados por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, XIII, Centro de Estudios de Derecho Internacional Público, 1926, pp. 149-202, donde se reproducen los textos mencionados de 1801, 1807 y 1817.

que apresase alguna embarcación enemiga "con tropas, municiones o útiles de guerra dirigidos a hostilizar los países de América o reforzar algún punto de los dominios españoles". En el decimotercero se recomendaba a los comandantes de las naves corsarias, no ser crueles en el tratamiento de los prisioneros, pero se les encargaba que incendiaran y destruyeran "todo buque enemigo de alta mar, que por su poco valor no quisieran conducir apresado", prohibiéndose, terminantemente, dejar en libertad, bajo pretexto alguno, o bien "dejar en poder de los enemigos embarcación alguna de la clase indicada, reputándose como hostilidad al país, cualquiera de esta naturaleza". Además de lo señalado por dicho reglamento, se acostumbraba entregar a los capitanes de los navíos corsarios, instrucciones reservadas que se debían tener en cuenta en circunstancias especiales.

A Hipólito Bouchard, capitán de la fragata corsario *La Argentina*, a cuyas hazañas nos vamos a referir, se le extendió su patente en la fortaleza de Buenos Aires, el 25 de junio de 1817.³ Con la misma fecha, se le dieron las instrucciones reservadas, haciéndose constar en éstas, el nombre de su armador, doctor Vicente Anastasio Echevarría. Se expresaba en ellas que la embarcación iba a ser destinada al "curso contra los enemigos de la América". Por uno de sus artículos se precisaba que el gobierno deseaba mantener buena amistad con todos los países amigos y neutrales, por lo que recomendaba que se respetara toda propiedad española que estuviera bajo el amparo de aquellos pabellones, con excepción de "los géneros prohibidos por contrabando de guerra; pero toda propiedad que se hallase bajo el pabellón español, sea la que fuere, será buena presa; previa la declaración del gobierno y los oficiales al servicio de esta nación serán considerados como prisioneros de guerra".

El corsario, en caso de trabar "combate tremolará el pabellón de las Provincias Unidas, a saber blanco en su centro y celeste en sus extremos a lo largo". Era obligación del capitán del corsario *La Argentina*, llevar un diario de sus operaciones, que debía enviar periódicamente a las autoridades.

En otro de los artículos, se le señalaba al capitán del corsario, en forma especial, que si en su navegación encontraba alguna expedición destinada contra las Provincias del Río de la Plata, debía tratar de apresar, destruir o incendiar cuantas embarcaciones pudiera, considerándose "este servicio como el más importante a la justa causa de la América". Además se le recomendaba que, en caso de que navegase por el Océano Pacífico, considerase el bloqueo impuesto a las costas peruanas por las autoridades españolas y tratara de obtener toda clase de informaciones sobre las ideas que pudieran sustentar

³ El facsímil, se reproduce en RUIZ MORENO, *Las presas marítimas*, entre pp. 10 y 11.

los habitantes de aquel virreinato, con respecto al sistema de libertad e independencia que se había proclamado en el Congreso de Tucumán.⁴

II. EL PRIMER COMBATE NAVAL

El corsario *La Argentina* era en su origen una fragata mercante española, llamada *Consecuencia*, que había sido apresada por Hipólito Bouchard, frente a las baterías del Callao, cuando en 1816 se hallaba al mando de la corbeta armada de guerra *Halcón*, en circunstancias que con Guillermo Brown, realizaba su primera campaña de corso sobre las costas del Pacífico.⁵

Hipólito Bouchard era oriundo de Francia y, según las últimas indagaciones, habría nacido en Bormes, población situada entre Tolón y Saint Tropez —lugar este último que, también, se le ha señalado como cuna—, el 15 de enero de 1780. También se sostiene que pudo haber nacido en Saint Tropez "presumiblemente" en 1785.⁶

En su juventud había sido marino mercante e, incluso, había integrado el rol de navíos corsarios en su patria nativa. Llegó al Río de la Plata en 1809 y, al estallar en Buenos Aires al siguiente año la Revolución de Mayo, se adhirió a sus principios, al crearse, en 1811, la primera escuadrilla argentina, se le confirió una de las tres naves que la integraron. Partió, el 10 de febrero, del puerto de Buenos Aires hacia un fatal destino. Juan Bautista Azopardo, Hipólito Bouchard y Angel Hubac eran "capitanes, respectivamente, de las naves *Invencible*, *25 de Mayo* y *Americana*, cuyos nombres inspiraron aquella frase

⁴ Las reproduce V. MARIO QUARTARUOLO, *Preparativos para el crucero de la fragata "La Argentina"*. Apartado del *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, enero-febrero de 1953, Vol. LXX, Núm. 608, pp. 12-14.

⁵ J. T. MEDINA, *La expedición de corso del comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico, octubre de 1815-junio de 1816*, Buenos Aires. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, número XLI, 1928; RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Nuestros corsarios, I, Brown y Bouchard en el Pacífico, 1815-1816*, Buenos Aires, Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, número LII, 1930, y HÉCTOR R. RATTO, *Historia de Brown*, Buenos Aires, Biblioteca de la Sociedad de Historia Argentina, VIII, 1939, tomo I, p. 125 y sigs.; del mismo autor: *Capitán de navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, serie C, número 2, 1961, pp. 30-36.

⁶ FRANCISCO LAJOUS, *Identidad del capitán de navío Hipólito Bouchard, en la Nación*, Buenos Aires, 10 de noviembre de 1962, p. 6. Ver la nota del Departamento de Estudios Históricos Navales, que firma Humberto F. Burzio, en Ratto, *Capitán de navío Hipólito Bouchard*, pp. 71-72.

de esperanza de que "a partir del 25 de mayo sería invencible la causa americana".⁷

La pequeña flotilla, cuyo mando ejercía Bouchard, cuando semanas más tarde remontaba el Paraná, advirtió que iban en su seguimiento naves españolas procedentes de Montevideo, que respondían a las órdenes de Jacinto de Romarate. El 2 de marzo resolvió el jefe patriota fondear frente a San Nicolás de los Arroyos, en donde se trabó la lucha en forma desigual para los argentinos.⁸

Allí "fue destruída completamente la flotilla patriota". A raíz de ese desastre, Bouchard "se alistó en 1812 en el famoso Regimiento de Granaderos a Caballo que organizaba San Martín. A sus órdenes se halló el año 13 en el combate de San Lorenzo, tocándole la fortuna de arrebatar de manos del enemigo la bandera española, que fue el trofeo de aquella jornada, aunque algunos le disputan esta gloria, que, sin embargo, se funda en el testimonio del mismo general San Martín".⁹

Después de la actuación de Bouchard, a la que nos hemos referido, que hizo con Brown en el Pacífico, retornó a bordo de la fragata *Consecuencia* a Buenos Aires, en donde el tribunal respectivo la consideró buena presa. En esa circunstancia fue adquirida por el doctor Vicente Anastasio de Echevarría, armador que había sido también de la corbeta corsario *Halcón*.¹⁰

⁷ Ratto, *Brown*, tomo I, p. 24; del mismo autor: *Bouchard*, pp. 15-20.

⁸ Véase: MERCEDES G. AZOPARDO, *Coronel de marina Juan Bautista Azopardo*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, serie C, núm. 3, 1961.

⁹ BARTOLOMÉ MITRE, *El crucero de "La Argentina" de 1817-1819*, en *Obras Completas*, de Bartolomé Mitre, Buenos Aires, 1949, volumen XII, pp. 82 y sigtes. La primera edición de este estudio, se publicó en la *Revista de Buenos Aires*, de 1864, tomo IV, y en seguida fue reproducido en folletos en Valparaíso, imprenta de La Patria, 1864. Este estudio sobre el crucero de *La Argentina*, es uno de los trabajos capitales sobre el tema, por las fuentes inéditas que se utilizaron en su redacción y que son la base de cuantos se han ocupado sobre el asunto. En el parte del combate de San Lorenzo, datado en el lugar de la acción, por el entonces coronel José de San Martín, el mismo día del triunfo —3 de febrero de 1813—, se lee: "una bandera que pongo en manos de V. E. la arrancó con la vida del abanderado el valiente oficial don Hipólito Bouchard". Figura incorporado este documento en JOSÉ TORRE REVELLO, *Selección de documentos relativos al Libertador don José de San Martín*, Buenos Aires, Instituto Nacional Sanmartiniano, 1953, pp. 42-43, transcribiéndolo de la *Gazeta Ministerial del Gobierno de Buenos Aires*, viernes 5 de febrero de 1815, núm. 44, pp. 19-23; Ratto, *Bouchard*, pp. 23-24.

¹⁰ LEWIS WINKLER BEALER, *Los corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*, Buenos Aires, Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, número LXXII, 1937, p. 124.

III. LA PARTIDA

Después de efectuarse a la fragata, cuantas reparaciones fueron convenientes, la dotaron del debido armamento y de la tripulación necesaria para el viaje, que iba a emprender y cuyo crucero y tiempo empleado no pudieron calcular ni el armador, ni su valiente capitán. Dos días antes de levar anclas el navío corsario del puerto de Buenos Aires, se amotinó la marinería que, al igual que la tripulación, era integrada por personas de distintas nacionalidades europeas y americanas. Según lo expresó su mismo armador, la fragata *La Argentina*, era "de 464 toneladas, 100 pies de quilla; piezas de artillería 34: 18 de a 8 y 16 carronadas de a 12. Marinería y toda tripulación completa 180 hombres".¹¹

Acompañaban a Bouchard, en el cuadro de oficiales, su segundo Nathan Somers, Guillermo Sheppard, Luis Crassack, Miguel Burguess, Guillermo P. Mills, Colverto Thompson y José María Píriz, que dejó escrita una relación del viaje y que actuaba de comandante de la tropa.¹² A bordo figuraban dos hermanos políticos de Bouchard, el sargento voluntario Cayetano Merlo y el pilotín Juan Agustín Merlo.¹³

Había otros dos pilotines más: Andrés Gómez y Tomás Espora; este último haría después famoso su nombre en la guerra contra el imperio del Brasil.¹⁴ Como médico actuaba el doctor Bernardo Copacabana.

¹¹ ANGEL JUSTINIANO CARRANZA, *Campañas navales de la República Argentina, Cuadros Históricos*, Buenos Aires, 1916, tomo III, *Guerra de Corso, 1815-1821*, cap. VIII, *Bouchard - La Argentina*, p. 105. Existe una *Relación de las armas, municiones y demás pertrechos mandados entregar por el Gobierno en decreto de 16 de abril último, para habilitación del corsario la fragata "Argentina"*. Buenos Aires, mayo 30 de 1817. *Juan José de Sarratea*. Fue publicada por FILIBERTO DE OLIVEIRA CÉZAR, *El corsario "La Argentina"*, Buenos Aires, 1894, p. 17. Sobre el estado del armamento se ocupa QUARTARUOLO, *Preparativos para el crucero de la fragata "La Argentina"*, pp. 14-15.

¹² JOSÉ MARÍA PÍRIZ, *Memoria exacta y puntual de todos los sucesos y méritos más distinguidos que superamos y labramos el señor comandante de la fragata de guerra don Hipólito Bouchard y yo como comandante de las tropas de este buque en la expedición que hicimos a los rumbos del norte con las patentes correspondientes de nuestro supremo directorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata*, Santiago de Chile, 10 de octubre de 1819. Fue publicada por el capitán de fragata TEODORO CAILLET-BOIS, *El Manuscrito de Píriz, crucero "La Argentina"*, en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1929-1930, tomo XLVIII, pp. 623-626. Píriz había nacido en Montevideo.

¹³ Bouchard se había nacionalizado como ciudadano de las Provincias Unidas del Río de la Plata y había casado en 1812 con Norberta Merlo, cuyo deceso ocurrió en 1869, en la ciudad de Montevideo.

¹⁴ Era natural de Buenos Aires (1800-1835). Sobre este insigne marino publicó el

Al sonar el 27 de junio de 1817 el estampido del cañonazo de leva, eran izadas en las balizas exteriores del puerto de Buenos Aires las anclas de la airosa fragata, mientras en lo alto del palo de mesana ondulaba suavemente la bandera blanca y celeste de la nueva nación, que era saludada al grito de: "¡viva la patria!"¹⁵ El navío enfiló su proa hacia la Ensenada de Barragán.¹⁶ Allí quedó de estación algunos días, y el 9 de julio —primer aniversario de la proclamación en 1816 de la Independencia Argentina— inició su viaje con rumbo al cabo de Buena Esperanza, para dirigirse a Madagascar, a surtirse de víveres y hacer aguada. El 4 de septiembre, fondeaba en uno de los puertos de la isla Tamatava, donde Bouchard fue requerido por un oficial inglés allí destacado, para que impidiera el embarque de negros que habían sido adquiridos como esclavos, hasta que arribara el navío de su nación destinado a esa vigilancia. Bouchard, correspondiendo a lo resuelto por el gobierno de

capitán de fragata Héctor Raúl Ratto varios estudios, que culminaron en el titulado volumen *Espora, 1835-1935, impresión dispuesta por el Centro Naval al cumplirse el centenario de su fallecimiento, ilustraciones de EMILIANO CELERY*, Buenos Aires, 1935, el nieto, JUAN M. ESPORA (1862-1907), publicó *Episodios Nacionales. Hay reimpresión prolongada por ENRIQUE UDAONDO*, Buenos Aires, 1945. En las pp. 59-63, dedica el titulado *Por la vida de un hombre*, a referir las incidencias del viaje de *La Argentina*.

¹⁵ Hipólito Bouchard, en extensa carta que remitió al Gobierno de Buenos Aires, expuso las incidencias de su crucero, que ha sido utilizado por cuantos autores trataron el tema, desde que el general Mitre la empleara en su estudio. Se fecha en las islas Tres Marías (frente a San Blas), el 10 de febrero de 1819 y la dirigió al Director Supremo de las Provincias Unidas. Se conserva el original en el *Archivo General de la Nación*, Buenos Aires, Sala X, cajón 25, anaquel 2, número 6. A la vista de la misma, publicó el armador de la nave, VICENTE ANASTASIO DE ECHEVARRÍA, *Relación de los viajes de la fragata Argentina contra los españoles en la India y otros puntos*, Buenos Aires, imprenta Independencia, 1819, 22 páginas. Sobre la personalidad del ilustre marino se ocupó el capitán de fragata HÉCTOR RAÚL RATTO, en *Bouchard*, en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1936, tomo LV, pp. 401-412, en *De la Marina Heroica*, Buenos Aires, 1936; cuya reedición publicó el Departamento de Estudios Históricos Navales, con el título: *Capitán de navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, 1961 que hemos citado y en *Bouchard y la primera etapa del crucero La Argentina en La Prensa*, Buenos Aires, 9 de mayo de 1937, año LXIX, (núm. 24. 535), segunda sección, p. 1.

¹⁶ Con motivo del traslado de *La Argentina* a la Ensenada de Barragán, se hicieron, en su tiempo, muchos comentarios sin fundamento. Ello obedecía, simplemente, a dar cumplimiento a la orden del ministro de marina, Matías de Irigoyen, que en 18 de marzo de 1817 mandó que los buques que demoraran en sus cargamentos, se trasladasen al lugar referido o a cualquier otro puerto que pudiera convenirles a sus capitanes, para que las baterías de Buenos Aires y los navíos de guerra, pudieran actuar libremente contra cualquier ataque enemigo. QUARTARUOLO. *Preparativos para el crucero de la fragata "La Argentina"*, p. 16.

Buenos Aires, puso el poder de su fuerza al servicio de la humanidad, impidiendo ese vergonzoso comercio.¹⁷

Otro de los marinos que actuaron en esa ocasión, Julián Manrique, dejó escrita una relación, en donde, al referirse al episodio mencionado, anotó: "La introducción a ese paseo triunfal de aventuras y hazañas sin rival de nuestro capitán fue el de dar libertad al cargamento de esclavos de cuatro barcos franceses e ingleses que se habían campado en aquella isla y que Bouchard poniendo en práctica las declaraciones de la primera Asamblea Nacional declaró libres".¹⁸ Según dejó escrito Bouchard, parte de los buques "tenían embarcado una porción de negros" que hizo desembarcar. Firme en su decisión, evitó que esas naves pudieran alcanzar sus propósitos hasta la llegada de la corbeta inglesa *Conway*, cuyo capitán le dio las gracias en nombre de la civilización.¹⁹

IV. NAVEGACIÓN HACIA ORIENTE

De ese lugar partió *La Argentina* el día 16 con rumbo a Oriente, con el propósito de interceptar alguna nave española de la Compañía de Filipinas, lo que no pudo lograrse porque hacía algunos años que se habían suspendido los viajes. Cruzando el estrecho de la Sonda, el 7 de noviembre arribaba la nave a la isla de Java. Durante la travesía, entre la gente de abordo, se había declarado el escorbuto, lo que redujo sensiblemente su tripulación. Al siguiente día levaba anclas y el 7 de diciembre penetraba en el estrecho de Macassar, donde se le enfrentaron cinco naves piratas tripuladas por malayos, una de las cuales, enarbolando una bandera negra, la abordó. Se luchó tenazmente durante hora y media, hasta que pudo dominarse a la embarcación pirata. A bordo de la misma se hallaron cuarenta y dos hombres, a los que se resolvió juzgar por medio de un consejo de oficiales. De ellos veinticuatro eran jóvenes, que se mandó embarcar en la fragata, mientras los restantes, teniendo en

¹⁷ Las resoluciones de la Asamblea Constituyente, que sesionó en Buenos Aires, con fecha 2 y 5 de febrero de 1813, declaraba libre a todo hijo de esclavo nacido en las Provincias Unidas del Río de la Plata, a partir del 31 de enero de dicho año, en adelante; y a todo esclavo que, procedente de países extranjeros, fuera introducido en su territorio. *Registro Oficial de la República Argentina, que comprende los documentos expedidos desde 1810 hasta 1873*, Buenos Aires, 1879, tomo I, p. 194, números 395 y 397.

¹⁸ V. MARIO QUARTARUOLO, *La Argentina rumbo a Oriente*, (Apartado del *Boletín del Centro Naval*. Buenos Aires, mayo-junio de 1953, vol. LXXI, núm. 610), p. 5.

¹⁹ MITRE, *Obras completas*, vol. XII, p. 84.

cuenta que habían aprisionado una nave portuguesa y que asesinaron a cuantos en ella viajaban, fueron condenados a muerte, hundiéndose a cañonazos la embarcación en donde se encontraban. Entretanto, las otras naves piratas se perdían en el horizonte. Mitre, refiriéndose a ese acontecimiento, escribió: "aquella embarcación —*La Argentina*— que había salido a cruzar los mares en busca de tesoros y barcos españoles, se ensayaba en su crucero alcanzando dos victorias benéficas para la humanidad: primero sobre los traficantes de carne humana que violaban las leyes de Dios, y luego haciendo una terrible justicia en medio de la soledad de los mares, castigando a los que violaban las leyes de los hombres".²⁰

Proseguida la navegación, ya iniciado el año 1818, la fragata se detuvo en la isla de Joló, dirigiéndose después hacia la de Luzón, para pasar a la bahía de Manila, donde a partir del 31 de enero estableció Bouchard un riguroso bloqueo, al que dio término el 30 de marzo. Durante ese lapso fueron hundidas dieciséis embarcaciones españolas cargadas de azúcar y arroz, no registrándose el tonelaje de esos navíos en ninguno de los documentos conocidos. El 9 de abril fue avistado un bergantín español que al advertir la presencia del corsario, se refugió en el puerto de Santa Cruz. Ansioso de apresarlos, despachó Bouchard tres botes de *La Argentina*, al mando de su segundo, Nathan Somers. Este se adelantó con la embarcación en la que iba, que zozobró al chocar con el bergantín, siendo muertos quince de sus tripulantes, juntamente con Somers. Ante ese terrible contraste, al siguiente día insistió Bouchard en su propósito, alcanzando su objetivo el oficial Luis Crassack. Bouchard resolvió llevar consigo esa nave, poniéndola al mando de Colverto Thompson. Tres días más tarde, apresaba frente a Luzón una goleta española con un valioso cargamento. Ambas naves, debido a un temporal que habría de desencadenarse, fueron perdidas de vista y para reunirse con ellas, *La Argentina* fondeó el 8 de mayo en el puerto de San Ildefonso, donde quedó de estación una quincena, sin que aparecieran las embarcaciones, perdiéndose, expresa Mitre "La presa más valiosa del crucero".

V. HAWAI

El corsario prosiguió su viaje con rumbo a las islas Sandwich (Hawai), donde arribó el 17 de agosto. En ese lugar se informó Bouchard que el monarca de las islas había adquirido una nave de guerra. Cuál sería su sorpresa al advertir que se trataba de una embarcación corsaria de Buenos Aires, la

²⁰ MITRE, *Obras completas*, vol. XII, p. 87.

corbeta *Santa Rosa*, llamada también *Chacabuco*, que había partido del puerto argentino casi poco más de seis semanas antes. Se informó también Bouchard que su tripulación se había sublevado y, después de ejercer la piratería dirigida por el piloto McDonald, se había presentado en la bahía de Kealakekua, donde había sido vendido al rey Kamehameha I.²¹

El capitán de *La Argentina* se entrevistó con dicho monarca, obteniendo su devolución previo pago de una suma convenida, más el importe de los gastos ocasionados por la tripulación. Según refiere Píriz, se celebró con el soberano "un tratado para paz, guerra y comercio, quedando obligado el rey con esto a remitir a disposición de nuestro supremo gobierno todos los buques que arribaron por aquellas costas como la *Chacabuco*, y a darnos hombres y auxilios cuantos se le pidieren a nuestro socorro, reconociendo desde entonces nuestra independencia. El señor comandante lo congratuló, dándole una rica espada, sus mismas charreteras, su sombrero y un uniforme a nombre de nuestro supremo gobierno y también título de teniente coronel de las Provincias Unidas del Río de la Plata".²²

Cuando arribó *La Argentina* a Hawai —dice Peter Corney—, testigo de ese hecho, constituían el armamento del corsario, cuarenta y cuatro cañones "y pertenecía a los independientes de Sud América, siendo su comandante un francés llamado Hipólito Bouchard. Muchas presas había hecho durante el crucero realizado, pero ninguna de ellas era de valor. Su tripulación estaba muy enferma, y de los 260 que la tripulaban, escasamente había número suficiente con que atender el trabajo del barco". Más adelante, recuerda, "habiéndole inspirado gran afecto —a Bouchard— me pidió aceptara el mando de la *Santa Rosa*, a lo que accedí, asumiendo su comando en el mes de octubre de 1818".²³

²¹ MITRE, *Obras completas*, vol. XII, pp. 88-92; BEALER, *Los corsarios de Buenos Aires*, pp. 132-140.

²² Refiriéndose a este hecho BEALER (*Los corsarios de Buenos Aires*, p. 138) lo pone en duda, mencionando lo expuesto por el historiador hawaiano Lydecker. En un dictamen de la Academia Nacional de la Historia, de Buenos Aires, titulado *El país que reconoció en primer término la independencia de la República Argentina*, que se asienta que Píriz en su *Memoria* y Bouchard, en su *Relación*, "por error conceptual hayan denominado tratado a un mero convenio o negociación con el objeto de la entrega de la corbeta *Santa Rosa de Chacabuco*". Más adelante, se manifiesta: "De acuerdo con lo expuesto puede afirmarse, sin lugar a dudas, que *Hawai no reconoció por acto unilateral ni bilateral la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata*". Cfr.: *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Buenos Aires, 1950, 1951, vols. XXIV-XXV, pp. 685-690.

²³ Sobre el arribo de la *Santa Rosa* a Hawai, véase a HORACIO BOSSI CÁCERES, *Peter Corney y el crucero de "La Argentina"*, traducción y notas de... en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Buenos Aires, 1929, tomo VIII, p. 28 y siguientes.

Ambas naves recorrieron juntamente el archipiélago, logrando, con la ayuda de los naturales, capturar a más de setenta hombres que habían pertenecido a la dotación de la *Santa Rosa*,²⁴ que fueron juzgados por un consejo de guerra.²⁵

Después de los acontecimientos narrados, ambas naves levaron anclas con rumbo a las costas americanas septentrionales. Durante la travesía, se adiestró a la tripulación, preparándola eficientemente para la lucha, en el manejo de las armas individuales y en el uso de los cañones, leyéndoles frecuentemente las leyes militares, cuyas disposiciones eran estrictas, castigando todo acto de insubordinación con la pena de muerte.

VI. EN LAS COSTAS AMERICANAS

En su memoria, anota Píriz que en la navegación alcanzaron hasta los 36 grados Norte, arribando a la bahía de San Carlos de Monterrey, Alta California, el 22 de noviembre. En ese lugar existía un fuerte guarnecido por tropas españolas que Bouchard se propuso dismantelar. Peter Corney fue destinado con la *Santa Rosa* a tomar posesión dentro de la bahía para iniciar el ataque. La entrada se hizo de noche y su capitán no advirtió que la nave quedaba dominada por la batería de tierra, integrada por dieciocho piezas de artillería. Seguidamente, despachó Bouchard, desde *La Argentina*, los botes con la gente que debía efectuar el desembarco, quedando a bordo de la fragata cuarenta hombres. Ejecutado el traslado, la tropa llegó a la corbeta casi extenuada. Guillermo Sheppard, que debía dirigir la operación, se hallaba a bordo y resolvió demorarla, para que los hombres se recobrarán con algún descanso. Al amanecer, se advirtió que la *Santa Rosa* quedaba a merced de los

²⁴ BOSSI CÁCERES, *Peter Corney*, pp. 30-31. Refiriéndose Peter Corney a la *Santa Rosa*, escribe que era un navío construido en Norteamérica, "de 300 toneladas de porte, con 18 cañones de 12 y 18 libras; la tripulación estaba constituida por cien personas, de las que treinta eran nativas de las islas Sandwich, y el resto estaba formado de americanos, españoles, portugueses, criollos, negros, manilas, malayos y algunos ingleses".

²⁵ En Atooi, fue apresado uno de los tripulantes de la *Santa Rosa*, de apellido Griffiths, que aparece entre los principales jefes de los sublevados, que había ejecutado y ordenado actos de piratería. Fue abandonado, después, por MacDonald, y haciéndose de un bergantín, arribó al archipiélago. Se le formó consejo de guerra, que lo condenó a muerte, cuya sentencia se cumplió en la playa, dos horas más tarde. Otro tripulante que había sido condenado a la misma pena, obtuvo la conmutación de ésta por la de azotes". Se aplicó la pena de doce docenas de azotes a otros doce condenados. BOSSI CÁCERES, *Peter Corney*, pp. 31-32.

cañones de tierra, que con sus disparos, la obligaron a rendirse. Los españoles, como carecían de embarcaciones, no pudieron hacer efectiva la posesión de la corbeta. En esta situación —23 de noviembre—, Bouchard envió un emisario a tierra intimando al jefe de la guarnición la libertad de la nave y la entrega de la plaza. En contestación, se le pidió un fuerte rescate a cambio de la corbeta rendida. Lo importante, en ese momento, era dilatar las negociaciones, mientras se planeaba, para esa misma noche, el rescate de los hombres que se hallaban a bordo de la *Santa Rosa* en condiciones de reanudar la lucha.

Llegada la noche, mientras en tierra se festejaba ruidosamente el triunfo alcanzado, Bouchard hacía trasladar con sus botes, desde la corbeta, a *La Argentina*, todos los hombres en condiciones de luchar, mientras los lamentos de los heridos hacían confiar a la guarnición la seguridad de su presa.

Al amanecer del día 24, se preparaba a bordo de *La Argentina* un desembarco, que se llevó a cabo a las ocho, en Punta Pinos, lugar que escasamente distaba tres millas al oeste del fuerte. Las fuerzas eran dirigidas por Bouchard y las integraban 200 hombres, de los cuales, 130 iban armados con fusiles y los restantes, en su mayoría hawaianos, llevaban lanzas como única arma. La guarnición de la plaza salió al encuentro montada a caballo, la que, al ser castigada por los disparos de los fusiles, dio la espalda y huyó hacia la población. A las diez, en lo alto del mástil del fuerte, tremolaba el pabellón blanco y celeste. Durante seis días dedicó Bouchard a sus hombres a inutilizar las defensas, arrasando hasta los cimientos, al igual que los edificios dedicados a cuartel y presidio, respetando, únicamente, los templos y las moradas de los nacidos en América. Sólo fueron trasladadas a la fragata *La Argentina*, dos piezas de artillería de bronce y un número de barras de plata. Entretanto se reparaba febrilmente la corbeta *Santa Rosa*, para proseguir el crucero.²⁶

Ambas naves levaron anclas de Monterrey, el 29 de noviembre, con rumbo al rancho denominado *El Refugio*, propiedad de un acaudalado español que había "hecho pasar —escribió Bouchard— bastante martirio a los patriotas de México". El 4 de diciembre fondeaban las naves frente al referido lugar. Fueron enviados a tierra 60 hombres armados, para que tomaran posesión del rancho, que había sido abandonado por cuantos lo habitaban. Se surtieron debidamente de víveres, perdiéndose en esa acción como prisioneros, un oficial y dos soldados, dedicados a esa labor. Antes de levar anclas las embarcaciones, se dieron a las llamas todas las viviendas del rancho. Las proas de las dos naves corsarias se dirigieron el día 7 con rumbo a la misión de Santa Bárbara, donde arribaron al día siguiente, rescatando seguidamente a los prisioneros a que hemos hecho referencia, y entregando en su lugar, al único que en esa condición iba embarcado. El 11 se dieron nuevamente a la vela

²⁶ BOSSI CÁCERES, *Peter Corney*, p. 32.

y el 16 fondearon frente a la misión de San Juan Capistrano. Al comandante de ese lugar, pidió Bouchard que le vendiese algunos víveres que le eran necesarios y éste, le hizo responder de palabra, "que tenía bastante pólvora y bala para darle". Una respuesta tan altiva no podía quedar impune y, ese mismo día, el jefe corsario inició los preparativos para efectuar un desembarco, que en la fecha siguiente se puso en práctica, con un contingente de hombres que, a las órdenes de Peter Corney, llevaban por objeto ocupar la población. A las diez de la mañana de ese día —17 de diciembre— era ocupado el lugar, señalando Corney en su relato que los hombres que actuaron a sus órdenes, alcanzaban a 140. "Al desembarcar —anotó— un destacamento de caballería avanzó hacia nosotros y nos hizo algunos disparos, huyendo enseguida hacia el pueblo. No hubo resistencia, y pronto fuimos dueños de la localidad, la que, después de almorzar, nuestra gente comenzó a saquear, encontrando al pueblo bien provisto de artículos en general, con excepción de dinero. La mayor parte de los edificios públicos fueron destruídos, lo mismo que gran cantidad de vinos y licores; los almacenes reales fueron incendiados, como igualmente los cuarteles y casa del gobernador".²⁷

Después de exponer los hechos referidos, recuerda Corney que el 23 —por 24 de diciembre— divisaron las islas de los Cerros, donde permanecieron algún tiempo, reparando las embarcaciones.²⁸ De allí partieron el 17 de enero de 1819, con destino al puerto de San Blas, para bloquearlo, medida iniciada el día 25 y que fue mantenida por espacio de un mes, llenando de incertidumbre y temor a las autoridades españolas. Levantado el bloqueo, las naves corsarias, a la vista de la costa mexicana, se dirigieron hasta Acapulco, de donde siguieron hacia el puerto de Sonsonate. En ese lugar, informa Piriz en su memoria, sacaron "un bergantín que estaba anclado bajo sus baterías con todo su cargamento, capitán y parte de su tripulación. Con las noticias que nos dio este capitán que acababa de llegar del puerto del Realejo, supimos que allí estaban anclados cuatro buques; y con el deseo de no dejarles mari-

²⁷ MITRE, *Obras completas*, vol. XII, pp. 99-105; ANGEL JUSTINIANO CARRANZA, *Campañas navales de la República Argentina, Cuadros históricos*, Buenos Aires, 1916, tomo III, pp. 124-128; BEALER, *Los corsarios de Buenos Aires*, pp. 141-144; V. MARIO QUARTARUOLO, "La Argentina" en las costas del Pacífico Americano (Apartado del *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1953, vol. LXXI, núm. 612; 1954, vol. LXXI, núm. 614) pp. 8-18; BOSSI CÁCERES, *Peter Corney*, pp. 32-35; y Capitán de fragata TEODORO CAILLET-BOIS, *El "Año de los Insurgentes"*, Bouchard en la costa de California, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Buenos Aires, 1934, tomo XVII, pp. 322-336, obra donde se citan las fuentes principales relativas al tema, y a la vez se señala la deficiente información que, sobre la actuación de Bouchard en las costas americanas, registran HUBERT HOWE BANCROFT, *History of California* y THEODORE H. HITTEL, *History of California; Ratto Bouchard*, pp. 52-53.

na, y nos acercamos a él, en distancia de ocho leguas, poco más o menos. Aquí nos pusimos a la facha, para no ser vistos, y con la obscuridad de la noche aprestamos dos lanchones con una pieza de cuatro cada uno y la dotación necesaria de gente con los pertrechos". A la siguiente mañana, abordaron los buques y los sacaron fuera del puerto. Dos de ellos, el bergantín *San Antonio* (a) *La Concordia* y *Lauterana*, fueron entregados a las llamas y los otros dos, goleta *María Sofía* y lugre *San José* (a) *Neptuno*, se incorporaron a los corsarios, con todos los tripulantes, artillería y pertrechos, sirviendo de embarcaciones auxiliares.

Antes de retirarse la escuadrilla de Bouchard del puerto de Realejo, advirtió la presencia de un bergantín que enarbolaba bandera española y que le atacó resueltamente, disparando contra la *Santa Rosa*, causando varias víctimas entre sus tripulantes. Cuando se iba a generalizar la lucha, el bergantín enarboló la bandera chilena. Se trataba del corsario de dicha nación amiga, llamado *El Chileno*.²⁹

A consecuencia de este error, habría de sufrir después Bouchard graves acusaciones.

VII. HACIA VALPARAÍSO

Después de ese acontecimiento, despachó Bouchard la *María Sofía*, la *Santa Rosa* y el *Neptuno* con dirección a Valparaíso, siguiendo *La Argentina* en último lugar. El primero de los nombrados arribó al puerto recordado el 3 de julio juntamente con el segundo; el tercero el día 12 y el último el 14. Antes de arribar Bouchard, los tres navíos anteriores habían sido detenidos por orden del vicealmirante lord Cochrane y, al llegar Bouchard, por la actitud que éste asumió en defensa de sus naves, fue encarcelado. Se le acusaba de haber ejercido la piratería.³⁰ Se le inició un proceso que ha sido es-

²⁸ Corney le da, en realidad, el nombre de Ceres; otras fuentes la recuerdan con el de "Los Cedros". Bouchard, expresa al mencionarla: "Isla del Cerro en la costa de California".

²⁹ MITRE, *Obras completas*, vol. XII, pp. 109-110. CARRANZA, *Campañas Navales*, tomo III, pp. 128-133; y BEALER, *Los Corsarios de Buenos Aires*, pp. 146-147.

³⁰ En realidad, las fechas de arribada que anotan los distintos autores, no concuerdan. En informe de Lord Cochrane, de 9 de julio de 1819, dice lo siguiente: "Anoche atracó en el puerto un bote que daba lugar a sospechas; la persona que lo mandaba manifestaba mucha ansiedad por regresar inmediatamente a su buque. Pedí al gobernador lo detuviese mientras yo destacaba al *Galvarino* a examinar el barco. Vuelve ahora el *Galvarino* conduciendo un buque que tiene todas las circunstancias que usualmente constituyen los piratas, y a más otro barco y una goleta que ha detenido como

tudiado por un destacado historiador de la marina argentina,³¹ quien señala que Cochrane, en sus *Memorias*, nunca menciona a Bouchard. "Sin embargo —expresa— la llegada a Valparaíso de una expedición de cuatro barcos, fragatas dos de ellos, fue sin duda acontecimiento de importancia en momentos que tanto necesitaba de hombres y barcos para la gran expedición.³² Es que este asunto le hace poco favor, y por los disgustos que dio al gobierno, debió a la larga causarle daño al lord, contribuyendo al vacío que se le formó y motivaría su retiro de Chile poco después. Respecto a los móviles que le impulsaron en la acusación de piratería contra Bouchard, el general Mitre los atribuye a su codicia desenfrenada. No cuesta creer esta explicación, por más que no haya casi páginas de las *Memorias* de Cochrane que no hable de dinero, y por más que Bouchard indignado por el saqueo de los barcos diga que 'no buscan más que cajones de oro y plata, los millones de onzas de oro que ellos dicen; 150,000 pesos no pueden reparar la falta'. Creeríamos más bien que obró en un principio de buena fe, aunque con increíble falta de juicio sin prever consecuencias".³³

VIII. SE PROCESA A BOUCHARD

El armador de *La Argentina*, Vicente Anastasio de Echevarría, designó a Juan José de Sarratea con carácter de apoderado en Chile en defensa de sus intereses, quien al informarle, desde Santiago, a 27 de agosto, le manifestaba: "Por más que trabajo no puedo adelantar mayormente sus negocios. No hay demonio que no haya tratado de mortificar a Bouchard; el comandante inglés de la *Andrómaca* se queja de que un bergantín inglés ha sido robado por

presas". Capitán de fragata TEODORO CAILLET-BOIS, *El Proceso Bouchard*, Buenos Aires, Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, número LXIX, 1936, p. 9. "La Argentina fue secuestrada; muchos de sus hombres, junto con los de otros barcos, tomaron servicio en la armada chilena o en el ejército de San Martín; otros, además se embarcaron de vuelta hacia Buenos Aires lo mejor que pudieron". BEALER, *Los Corsarios de Buenos Aires*, p. 150.

³¹ TEODORO CAILLET-BOIS (1879-1949). Entre las múltiples obras que produjera, figura también una *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé, Editores, 1944.

³² Se refiere el autor a la Expedición Libertadora al Perú, que se estaba organizando entonces en Chile, a la que se incorporó Bouchard, a las órdenes de San Martín. En cuanto a la fragata, retomó su primitivo nombre *Consecuencia*, y tuvo por capitán a Pedro Dronet, integrando la misma expedición como transporte.

³³ TEODORO CAILLET-BOIS, *El Proceso Bouchard*, pp. 46-47. Sobre el proceso también se ocupa DIEGO BARROS ARANA, *Historia General de Chile*, Santiago, Rafael Jover editor, 1892, tomo XII, pp. 310-316.

La Argentina; el piloto de la goleta *Sofía* le reclama por ser danesa. Este gobierno lo acusa de algunos actos de piratería, pero todo emana de declaraciones que han dado algunos marineros borrachos y dos oficiales a quienes Bouchard traía con grillos. A no ser que las arbitrariedades continúen hasta aquí: no dudo saldrá completamente vindicado el nominado Bouchard".³⁴

Después de varios meses de cárcel, fue interrogado Bouchard el 22 de noviembre, quien contestó a cada uno de los cargos que se le hicieron, figurando entre ellos, el haber continuado ejerciendo el corso, no obstante haberse vencido su patente y haber autorizado a hacerlo a sus presas. A todo ello, respondió que "sus despachos le facultan para trasladar a sus subalternos, sin limitación, la propia autorización de corsario; ni podía dejar de arbitrar todos los medios necesarios a hacer respetar su expedición cuando había los mayores riesgos enemigos. Todas las ordenanzas le conceden estas facultades".³⁵

En tan difícil situación, intervino Tomás Guido, representante argentino acreditado ante el gobierno de Chile, interesándose por el ilustre marino que había paseado por todos los mares la insignia argentina, alarmando con sus hazañas a las autoridades españolas, contra cuya nación luchaba.³⁶

La solución de la causa se iba dilatando más cada día, mientras la nave era despojada de sus cañones y arboladura, aparejo y cuantas otras cosas útiles poseía.

IX. SENTENCIA

Finalmente, el 7 de diciembre de 1819, el tribunal que siguiera el proceso, dictaba la siguiente sentencia: "En consideración al actual mérito del proceso, a lo expuesto por el señor fiscal y por el defensor del teniente coronel don Hipólito Bouchard en el auto de la relación de la causa, y a los perjuicios consiguientes a su proceso (después de lo que ha ocasionado una retardación que no ha estado al alcance de la comisión evitar) se declara que, afianzado competentemente al teniente coronel Bouchard toda responsabilidad por las reclamaciones entabladas sobre la goleta *María Sofía*, queda absuelto de la instancia del presente juicio y sus formalidades. Póngasele en libertad: y de-

³⁴ BENJAMÍN VILLEGAS BASAVILBASO, *Apresamiento de la Fragata Corsario "La Argentina"* (1819), en *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, 1911, p. 467.

³⁵ TEODORO CAILLET-BOIS, *El Proceso Bouchard*, p. 42.

³⁶ El fiscal Argomedo intervino en la causa y expresó en su requisitoria: "no habrá quien lea las diligencias y no crea al capitán un verdadero pirata, ni quien no se admire, igualmente, de la formal oposición que hizo cuando se trató de registrarle el buque". TEODORO CAILLET-BOIS, *El Proceso Bouchard*, p. 43.

vuélvase la fragata *Argentina* y demás buques tomados en su corso. Esperándose del supremo gobierno de las Provincias Unidas se servirá disponer la satisfacción debido al pabellón de Chile por la resistencia que parece haberse hecho al registro ordenado por el vicealmirante Cochrane. Póngase esta resolución en noticia del señor diputado de Buenos Aires: transcribese al gobernador de Valparaíso para sus efectos y anótese en el expediente seguido por parte de don Antonio Christiansen, en demanda de la *María Sofía*, archivándose los originales, y dándose a las partes que perdieron y al teniente coronel Bouchard sus diarios y demás papeles de navegación, copiándose en los autos los que han obrado en ellos. *Godoy, Astorga. Doctor Vera. Ante mí: Olivares*".³⁷

X. BOUCHARD EN LIBERTAD

Así se dio término al proceso relacionado con el apresamiento del corsario *La Argentina* y sus presas, y al encarcelamiento que padeció su capitán Hipólito Bouchard, cuya libertad recobró el 8 de diciembre. Poco después se incorporaba a las filas del ejército libertador del Perú, que estaba organizando su antiguo jefe, el general José de San Martín, y, más tarde pasó a la armada peruana.³⁸

Diversos autores argentinos y de otros países americanos, se han ocupado de narrar el extraordinario crucero realizado por la fragata *La Argentina*, bajo el mando de Bouchard, o bien, se han referido, en particular, a la historia

³⁷ TEODORO CAILLET-BOIS, *El Proceso Bouchard*, p. 44.

³⁸ Retirado Bouchard del servicio, con el grado de capitán de navío, en 1829, se estableció en las haciendas de San Javier y San José, en el pueblo El Ingenio, en el departamento de Ica, donde murió asesinado, el 4 de enero de 1837, como lo documentan rectificando a los autores que han referido el trágico fin de su existencia, los miembros de número del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, capitán de navío Víctor Carcelén, doctor Ricardo Cavero Eguzquiza y César García Rosell, en el informe que redactaron dando a conocer la partida de defunción que hallaron en el archivo parroquial de la iglesia de San Francisco Javier, en el valle El Ingenio. Se publicó en la *Revista del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú*, núm. 7, pp. 108-112, citado por QUARTARUOLO, *Preparativos para el crucero de la fragata La Argentina*, p. 19. Los restos de Bouchard dentro de una urna, fueron trasladados a Buenos Aires, a bordo del crucero escuela *La Argentina* y desembarcados el 12 de noviembre de 1962. La urna fue depositada en el Panteón Naval, en el cementerio de la Chacarita, de la capital Federal de la República Argentina. Sobre la muerte de Bouchard véase la Nota del Departamento de Estudios Históricos Navales en RATTO, *Bouchard*, p. 68.

local, con respecto a los lugares que visitó, la airosa nave corsaria, que fue difundiendo, con el tronar de sus cañones y un pabellón entonces desconocido, los principios que alentaba la Revolución de Mayo y el firme propósito de combatir contra quienes se oponían a la justa causa que defendían los pueblos de América.