

**La Fragata “La Heroína”.
Buque corsario al servicio del gobierno de las
Provincias Unidas de Sud América**

por

Jorge F. Lima González Bonorino



Fragata La Heroína



I. Antecedentes.

Los sucesos que se relatan comienzan en 1819 cuando llegaron noticias a Buenos Aires que el rey Fernando VII estaba preparando una flota en el puerto de Cádiz para la reconquista del Río de la Plata compuesta de unos 20.00 hombres.

En ese contexto, el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, carente de una flota apta para repeler acciones de guerra, apeló al ya generalizado método, utilizado por las grandes potencias, de armar barcos corsarios, cuyo objetivo era capturar presas (navíos) de países con las cuales estaba en conflicto, apoderándose de las cargas¹.

El Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata se había quedado carente de fuerza naval alguna después del desmantelamiento que se hizo al terminar el bloqueo de Montevideo, dado que el erario público no contaba con dineros para mantenerla.

Con consecuencia y sin otra alternativa, se decidió apelar a la formación de Corsarios, sistema ya utilizado desde la antigüedad, para la defensa de los ríos y costas de la patria.

A tal efecto, a mediados de 1815 se contrató a los marinos norteamericanos David Jewett y Thomas Taylor para que comandando el bergantín “Invencible” y la corbeta “Céfiro” salieran a navegar por las costas del Brasil con el fin de capturar todas las presas posibles de nacionalidad española.

Al poco tiempo el Irlandés Guillermo Brown con otros capitanes también de origen extranjero como Bouchard, Russell y su cuñado Chitti, armaron una expedición corsaria por el Pacífico, y más tarde

¹ Sobre la actividad corsaria, algo no bien entendido por el público en general, que es frecuentemente confundida con la piratería, dada la condición de sus tripulaciones, generalmente extranjeros mercenarios que actuaban sólo por su participación en la “presa” o sea un porcentaje sobre el valor del barco apresado y de su carga, no ha sido valorada suficientemente su participación en las guerras de la independencia, y posteriormente contra el Imperio del Brasil. Ver “El Corso Rioplatense”, por Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy. Libro II, 3) Operaciones Corsarias 1810/1821. “Historia de la Nación Argentina” Dir. D. Ricardo Levene, D. Teodoro Caillet-Bois, Tomo VII, Pág.234.

el mismo Bouchard, a su regreso, emprendió otra con destino al océano Indico.

A partir de esos acontecimientos importantes comerciantes vieron la oportunidad que le ofrecía esta actividad para realizar nuevos negocios, la que coincidía con los intereses del gobierno de contar con naves amigas, y se comenzaron a preparar numerosos barcos y a solicitar el correspondiente despacho para su actuación como Corsario bajo la bandera del gobierno de Buenos Aires, designando tripulaciones mayoritariamente de origen anglosajón. (norteamericanos e ingleses), cuyo objetivo era capturar presas (navíos) de países con las cuales estaba en conflicto, apoderándose de las cargas.

Estos navíos eran construidos, comprados o capturados, y puestos en condiciones para efectuar apresamientos por empresarios particulares llamados Armadores, quienes de acuerdo a la reglamentación vigente para el ejercicio de Corso, los proveían de armamento y víveres, y contrataban la oficialidad necesaria para su viaje.

Tal era la situación que el general San Marín hizo publicar la siguiente proclama:

Ordenanza General del Ejército, 27 de julio de 1819.

“Ya no queda duda de que una fuerte expedición española viene a atacarnos; sin duda alguna los gallegos creen que estamos cansados de pelear y que nuestros sables y bayonetas ya no cortan ni ensartan; vamos a desengañarlos: La guerra se la tenemos que hacer del modo que podamos: si no tenemos dinero, carne y un pedazo de tabaco no nos ha de faltar; cuando se acaben los vestuarios nos vestiremos con las bayetitas que nos trabajen nuestras mujeres, y si no andaremos en pelota como nuestros paisanos los indios. Seamos libres y lo demás no nos importa nada. Yo y vuestros oficiales les daremos el ejemplo en las privaciones y los trabajos. La muerte es mejor que ser esclavos de los maturrangos. Compañeros: Juremos no dejar las armas de la mano hasta ver el país libre, o morir con ellas como hombres de coraje.”

Esta actividad, además de colaborar con el gobierno en la lucha contra España, era una fuente de importantes ingresos, ya que las cláusulas del corso destinaba un porcentaje importante de lo apresado al propietario del barco, lo que era justo ya que éste corría con el riesgo de la total pérdida de su inversión.

Dicha reglamentación establecía el reparto de las presas capturadas, el que era dividido entre el armador (dueño), la oficialidad, y tripulación, de acuerdo a los porcentajes preestablecidos en el contrato inicial. Ver apéndice, documento n° 1: “Contrato de Corso”, AGN Sala X, legajo 4-5-5.

Con tal destino el armador porteño Don Patricio Lynch compró la antigua fragata mercantil francesa Brac (o Braque), arribada al puerto de Buenos Aires con carga de maderas y otros productos, procediendo al acondicionamiento de acuerdo con los Reglamentos de Corso de los años 1815 y 1817, solicitando la correspondiente patente de corso el 9 de agosto de 1819. Ver Apéndice, Documento n° 2: “Solicitud de Patente de Corso”, AGN Sala X, legajo 5-1-3.

Teniendo el buque en condiciones, y faltando únicamente el armamento, el que no era posible conseguir en el mercado particular, el 9 de septiembre de 1819 solicita al gobierno se lo provea de sus arsenales. Ver Apéndice, Documento n° 3: Nota solicitando armamento, AGN Sala X, legajo 5-1-3.

Si bien en la solicitud anterior Lynch tenía previsto denominar al barco como “Tomás Guido”, finalmente se estableció como el de “La Heroína”, siendo otorgada la licencia correspondiente el 15 de enero de 1820².

La fragata, de 475 toneladas, contaba con 34 cañones, siendo uno de los navíos más grandes de la época.

Se designó como capitán al marino norteamericano Dawid Jewett, quien ya había actuado como corsario para el gobierno de Buenos Aires al mando del vapor “Invencible” hasta que fue capturado por el gobierno del Brasil.

² El nombre de Heroína propuesto por Jewett fue en homenaje a su mujer, hermana de los Carrera, de recordada actuación en la independencia de Chile, dato que agradezco a Julio Luqui Lagleyze.

Para ello, con fecha 15 de enero de 1820, el Director Supremo Rondeau, le otorgó el grado de Coronel de Ejército al servicio de la Marina Nacional, nombrándolo Comandante de la Fragata de Guerra del Estado, la Heroína.

La situación en que se encontraba el gobierno de Sarratea ante una probable invasión española con intenciones de recuperar el río de la Plata, a pesar de estar informado de los acontecimientos en la Península por el comandante de la escuadra inglesa estacionada en la rada exterior de Buenos Aires, el Comodoro Thomas H. Hardy, le era necesario contar con información actualizada que le permitiera contrarrestarla en lo posible.

La envergadura del navío, que le permitía una larga expedición, así como la designación de su capitán, conocedor del océano atlántico y de las costas brasileras, nos hace suponer que para el gobierno era mucho más importante la vigilancia del mar, que la captura de presas, aunque esto último era lo que motivaba a los armadores y tripulación.

En las instrucciones reservadas que trascibimos en nota, esta actividad se encuentra mencionada entre otras instrucciones, pero probablemente haya sido la principal y más importante de su cometido.

Debido a la falta de oficiales de marina disponibles estos barcos corsarios eran comandados por extranjeros, preponderantemente anglosajones, lo mismo que sus tripulaciones, integradas casi totalmente por aventureros ingleses, escoceses, irlandeses y norteamericanos. Así fue el caso de la Heroína, y cuya Plana Mayor se mencionará oportunamente.

Los oficiales eran el Capitán Don Laureano Anzoátegui y el Teniente Don Marcelo Vega. El Capitán Anzoátegui antes de aceptar su comisión a bordo de la Heroína, había solicitado permiso a las autoridades para hacerlo conservando su empleo en el ejército, el que fue denegado o aconsejado negativamente por su jefe el Coronel Pinto. Ver apéndice, documento n° 4: AGN. Sala X, legajo 11-8-8.

MINISTERIO DE



GUERRA Y MARINA.

**EL DIRECTOR SUPREMO DE LAS
Provincias Unidas en Sud América.**



Atendiendo a los meritos y servicios de
D. David Penett Comand. de la Fragata
de guerra del Estado la Hermina
he venido en conferirle el Grado de Coronel de Ejército al Servicio
de la Marina Nacional

concediéndola las gracias, exenciones y prerrogativas que por este Título le corresponden: Por tanto mando y ordeno se le haga, tenga y reconozca por tal *Cor. graduado* para lo que le hice expedir el presente Despacho, firmado de mi mano, sellado con el sello de las Armas del Estado, y refrendado por mi Secretario de la Guerra, del cual se tomará razon en el Tribunal de Cuentas, y Tesorería General.

Dado en el Palacio Directorial de Buenos Ayres a Campo Directorial
en Marcha a quince de Enero de mil ochocientos veintiocho



Mano del Sr. Director
[Signature]



V. C. confiere al Grado de Coronel al Serv. de la
Marina a D. David Penett Com. de la
Fragata de guerra del Est. la Hermina



David Jewett

La tropa de soldados embarcada para la expedición era comandada por oficiales criollos del Ejército de la Independencia, e integrada por soldados nativos de muy baja extracción, conchabados de forma obligatoria. En este caso se componía de 42 hombres, de los que excluyendo los dos oficiales, había 28 presidiarios, 7 condenados a trabajos forzados y 5 voluntarios.

Antes de zarpar para su Corso, el gobierno despachó las instrucciones reservadas al capitán de la nave, las cuales le fueron entregadas por el Armador Don Patricio Lynch. Ver apéndice, documento n° 5: AGN Sala X, legajo 11-8-8 “Instrucciones reservadas para el corso”. En dichas instrucciones parece encomendarse con especial interés el acecho y vigilancia sobre la llegada de una posible armada invasora, que se sabía que estaba alistada en España para recuperar el Río de la Plata³.

Curiosamente no menciona en ningún momento la posibilidad de recalar en las islas Malvinas, a la que llegó en arribada forzosa, ni menos reclamar la soberanía de las islas en nombre del gobierno de las Provincias Unidas de Sud América⁴.

El 20 de enero zarpó la nave de Los Pozos en dirección a la ensenada de Barragán para completar su alistamiento, no llegando a cumplir su objetivo ya que se le ordenó integrar la escuadrilla, que junto con otros navíos participó en el bloqueo del puerto de Buenos Aires en apoyo del gobernador Don Manuel de Sarratea, tarea que realizó entre los días 16 y 20 de marzo.

Durante este período –nos informa Lauro Destefani – sirvió de alojamiento al Coronel Don José Matías Zapiola y al General Alvear, este último desterrado del país.

³ Es de hacer notar que en el texto no se hace relación alguna sobre una posible recalada en las Malvinas ni menos efectuar una declaración de soberanía de parte del gobierno de las Provincias Unidas.

⁴ Declaración de soberanía. AGN. Sala X, legajo 5-1-3. Esta declaración se efectuó en idioma inglés, no sólo porque los barcos a quienes estaban destinados hablaban ese idioma, sino también porque la oficialidad y tripulación de La Heroína eran anglosajones. Comentada en “El Corso Rioplatense”, por Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguinguey. Libro II, Operaciones Corsarias 1810/1821.

Sobre este acontecimiento nos informa una nota secreta enviada por el Comandante de la flota británica estacionada en el Río de la Plata al Almirantazgo de Inglaterra⁵.

II. Primer corso.

El 1° de abril de 1820 zarpó desde las Balizas Interiores de Buenos Aires encaminándose a una incursión corsaria por el Atlántico.

A poco de partir, el 26 de mayo de 1820 muere el Segundo Comandante Adams. Encontrándose el barco al llegar a la altura de Río de Janeiro en mala situación de agua y provisiones, se dirige y recalca en Cabo Verde, colonia portuguesa frente a la costa africana a la altura de Senegal.

Sobre este viaje, tan lleno de vicisitudes y contrariedades, informa el Capitán Jewett al arribar a las islas Malvinas, al término

⁵ Nota del comandante Hardy al Almirantazgo. “El Jefe de la Estación Naval en el Río de la Plata, Sir Thomas Masterman Hardy, a bordo del Owen Glendower, a Sir Wilson Croker, miembro del Almirantazgo Inglés, informando sobre la situación en Buenos Aires, en que dice “Los navíos armados, consistentes en dos bergantines y dos goletas que se hallaban en el Paraná, han bajado y se han sometido al Gobernador.”

Se trata de una transcripción parcial donde informa que “El Coronel Jewett, ciudadano de los Estados Unidos, que comandaba el navío de Buenos Aires, “Heroína”, me ha enviado en la mañana del domingo 12, la siguiente carta:

El Navío Nacional Heroína, anclado en las afueras de Buenos Aires, marzo 11 de 1820

Al Sr. Thomas Hardy, Comandante en Jefe de H.B.M. Fuerzas Navales de Sud América

Señor:

Tengo orden de Su Excelencia Don Manuel de Sarratea, Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires, y del General Ramírez, Jefe de los ejércitos Federales, dada en el Cuartel General de la Libertad en el Pilar, de asumir el mando de todos los bajeles de guerra de las Provincias Unidas, y con tal fuerza, poner de inmediato en estado del más estricto bloqueo a los puertos de Buenos Aires; tengo el honor de solicitarle quiera tener a bien dar a conocer esta medida, para gobierno del comercio que está bajo su protección.”

Fdo. D. Jewett – Coronel Comandante de la Heroína de las Provincias Unidas

Extraída de José Antonio DA FONSECA FIGUEIRA “David Jewett, una biografía para la historia de las Malvinas”, Editorial Sudamericana-Planeta, Año 1985.

de su recorrido, en un relato que demuestra que a veces la realidad supera a la ficción, como veremos más adelante.

Aprestada nuevamente, el 27 de julio de 1820, frente a la misma costa africana, apresada a la corbeta de guerra portuguesa “Carlota”, (país considerado en guerra con las Provincias Unidas debido a la invasión brasileña a la provincia oriental del Uruguay) proveniente del puerto de Bahía, en dirección a Lisboa, la que queda puesta al mando del Comandante D.W. Edwards, siendo su segundo el Primer Teniente Francisco H. Buckeley.

En esta ocasión se toma la decisión de dirigirse hacia el sur, pasado primero por las islas Azores, Madeira, Canarias y Cabo Verde. A la vista de Fayal se dirige al SE por la isla de Madeira, oportunidad en que encontrándose con un Bergantín Goleta americana, aprovechan para transbordar a los pasajeros y tripulación de la goleta Carlota.

Al entregar los efectos personales de los pasajeros, se produce un robo por parte de la oficialidad de presa a cargo de la goleta, el que por sus características origina un sumario donde se relata todo el acontecimiento. Ver apéndice, Documento n° 6: AGN. Sala X, legajo 5-1-3 “Sumario por apresamiento y robo en la goleta Carlota”.

El 13 de agosto se produce un motín, a bordo de la Heroína, probablemente con la intención de los sublevados de apoderarse del navío y dedicarse a la piratería, libres para atacar a barcos de cualquier nacionalidad y con beneficio propio de lo secuestrado. La rebelión fue encabezada por el piloto Jaime Thomas, quedando en intentona pues fracasó antes de iniciarse como cuenta el capitán en su informe arriba expuesto, siendo ejecutado su cabecilla de manera inmediata.

El 28 de agosto se detectan los primeros síntomas de escorbuto, enfermedad bastante usual en esos tiempos en los barcos de ultramar, debido a que los alimentos naturales, sobre todo las frutas y verduras que contienen vitamina C, no podían conservarse en condiciones durante los largos viajes.

Por papeles que he tenido reservados de la fragata
 presa Carlota sobre la conducta escandalosa,
 con que se han manejado varios Oficiales de aquella
 y entre otros el Ayudante y Guardia Marina de
 esta Sr. Juan King los que hasta la fecha me he
 reservado por llegar a puerto; y siendo de necesidad
 que si contra esto resulta alguna criminalidad como
 me lo tienen indicado. Proceda V. a formar una
 breve sumaria informacion acerca de las
 causas referidas, para lo que el quarto Teniente
 Don Francisco H. Bulkeley, el Cabo de Puerto Sr.
Jayme Harris - los marineros Samuel Nicholls
 Juan Williams, y los Soldados Juan Castro
 y Maxiano Gomez q. se hallan a bordo, podran
 declarar y los que de las mismas declaraciones, re-
 sultasen; Nombrandole a V. de Interprete para
 los casos que necesite a mi Secretario Sr. Jorge Morton
 y fecho todo, me dará V. cuenta con lo q. resultare.
 D. que a V. m. an. a bordo de la Fragata Nacional
 Heroína, Puerto de Soledad, y Diciembre 31 de 1820.



- Por Sr. Marcelo Vega -

Teniente de Marina a bordo de la Fragata Nacional Heroína, Puerto de Soledad, y Diciembre 31 de 1820.

Leveche



Islas de Cabo Verde⁶

Durante septiembre se produce un segundo motín, esta vez para apoderarse de La Carlota, convertida a la sazón en barco hospital, ya que se habían concentrado en ella los enfermos de escorbuto y disentería, el cual también fracasa, llegando el 20 de octubre al banco septentrional de las Malvinas o –según la cartografía anglosajona- Falklands, donde una fuerte tempestad pierde contacto con La Carlota, la que finalmente arriba a Puerto Soledad y posteriormente es enviada a Buenos Aires.

⁶ <https://www.countryreports.org/country/CapeVerde.htm>

En este estado de emergencia, con una tripulación enferma y casi en estado de sublevación por la carencia de agua y víveres, Jewett busca llegar a tierra lo más rápido posible, en una entrada de arribada donde las condiciones de la costa lo permitieran.

El día 27 de ese mes arriban a la Bahía de la Anunciación, donde se encontraban las ruinas del antiguo Puerto Soledad, lugar totalmente deshabitado, ya que las instalaciones y barracas de los españoles fueron abandonadas en 1811, cuando debido a la resolución del Mariscal de Campo Don Gaspar de Vigodet, gobernador de Montevideo, quien el 13 de febrero de dicho año, provocada por el demasiado gasto que insumía mantener una base estable en el archipiélago, ordenaba que las tropas existentes fueran embarcadas con destino al Apostadero naval de Montevideo, enviando para ello desde Buenos Aires, a la zumaca Carlota y el bergantín Gálvez.

Debido al deplorable estado de las viejas instalaciones españolas, de armaron precarias carpas donde se instalaron los enfermos y algunos presos bajo la vigilancia de la tropa a cargo del capitán Anzoátegui.

Debemos recordar que en esos momentos Montevideo, que se mantenía fiel a la corona española, estaba enfrentado con el gobierno independentista de Buenos Aires.

En la bahía se encontraban numerosos barcos pesqueros de bandera inglesa y norteamericana y el Bergantín de guerra británico HMS Jane.

Ante este escenario el 2 de noviembre de 1820, el Capitán Jewett, a bordo de la Heroína, hace una declaración ante los barcos mencionado, indicando que tomaba posesión de las islas en nombre del gobierno de las Provincia Unidas de la América del Sur, e invitando a pasar a bordo al capitán Jacobo Wedell, comandante del bergantín de guerra Británico⁷.

⁷ Jacob (Jaime) Weddell fue un marino inglés que en 1823 descubrió las islas Orcadas Meridionales, franqueando luego el círculo polar antártico, avanzando hacia el polo sur a través de un mar libre de hielos que denominó “Mar del Rey Jorge IV” y que hoy se llama “Mar de Weddell” como reconocimiento a su descubridor. A su regreso escribió una relación de su viaje en un libro titulado

Notamos que sobre la declaración ha quedado noticia, no así sobre la respuesta, tanto de Wedell como del resto de los barcos, quienes no parecen haber aceptado la misma con respecto a la soberanía ni haber quedado afectados más que si lo hubiera dicho una nave pirata.

Sobre esta reunión merece resaltar algunos comentarios de otros autores:

Weddell también relacionó la ceremonia con el reclamo de Jewett sobre el naufragio del Uranie y comenta que fue calculado para impresionar a los amos de los barcos en el área.

Weddell declaró que algunos maestros de barcos estaban alarmados por la aparición de Jewett, por temor a ser robados o capturados y dijeron que uno contemplaba una respuesta armada.

Weddell fue capaz de convencerlo de que Jewett no era un peligro y después de ser presentado a Jewett, superó sus temores⁸.

Con la intención de reafirmar su autoridad, Jewett organizó una especie de parada militar, con las tropas reclutadas en las cárceles que se encontraban en total estado de agotamiento y faltos de vestimenta, y muchos de ellos enfermos.

Antonio da Fonseca Silveira traduce una información de Wedell:

“El fue bastante inteligente para calcular el efecto de este desfile en las mentes de los capitanes de barcos que estaban en las islas. En verdad produjo tal terror en el cerebro de algunos capitanes, que de miedo a ser robados o capturados, uno de ellos propuso levantarse en armas contra él, pero ante un razonamiento ante lo infundado de sus temores, y presentándose al capitán Jewett, confesó su error y desaparecieron sus preocupaciones.”

Esta declaración la publica el The Times de Londres con fecha 3 de agosto de 1821 y la reproduce la Gazeta de Salem, en Estados Unidos el 12 de junio del mismo año.

“Un viaje al polo sur, efectuado en los años 1822-1824”, en donde menciona su encuentro con Jewett en el Puerto Soledad.

⁸ Mary CAWKELL, “La historia de las islas Malvinas”, Nelson, 2001. ISBN 978-0-904614-55-8.

Aunque no exista constancia de la intervención de las autoridades de las Provincias Unidas, en la difusión periodística, ésta tuvo como consecuencia hacer conocer al mundo este acto soberano de parte de las Provincias Unidas.

Con alguna diferencia debida probablemente a su traducción, La Gaceta de Madrid, publica la noticia el lunes 20 de agosto de 1821.

“Señor: Tengo el honor de informar a usted de mi llegada a este puerto comisionado por el Superior Gobierno de las PP.UU. de la América del Sud, para tomar posesión de estas islas en nombre del país a que naturalmente pertenecen.

Al desempeñar este deber deseo obrar con la mayor deferencia y equidad hacia todos los pabellones amigos.

Uno de los objetos principales es evitar esa abusiva destrucción de los recursos tan útiles para aquellos cuyas necesidades los compelen o convidan a visitar estas islas y auxiliar a los que deseen abastecerse a poca costa.

Como su objeto no es contravenir a estas disposiciones y como creo que puede resultarnos alguna ventaja de una entrevista personal, invito a Ud. a que venga a bordo de mi buque, donde podré alojarlo todo el tiempo que usted quiera.

Suplico a usted al mismo tiempo que haga saber esto a los otros súbditos británicos que se hallen en estos parajes.

David Jewett, Coronel al servicio de la Marina de las PP.UU. de Sud América, a bordo de la fragata Heroína.”



LONDON, FRIDAY, AUGUST 3, 1821.

THE CAPTURE OF THE FALKLAND ISLANDS.

[FROM THE BOARD OF THE NEW ENGLAND COFFEE-HOUSE,
AUGUST 2.]

Salem Gazette, June 12.

Captain Orme, who arrived here on Tuesday last from the Falkland Islands, has furnished us with the following act of sovereignty :—

CIRCULAR.

“ National frigate *Heroína*, at Port Soledad.

“ SIR,—I have the honour to inform you of my arrival at this port, to take possession of these islands in the name of the Supreme Government of the united provinces of South America. The ceremony was publicly performed on the 6th day of November, and the national standard hoisted at the fort, under a salute from this frigate, in the presence of several citizens of the United States and Great Britain. It is my desire to act towards all friendly flags with the most distinguished justice and hospitality, and it will give me pleasure to aid and assist such as may require them, to obtain refreshments with as little trouble and expense as possible. I have to beg of you to communicate this intelligence to any other vessel of your nation whom it may concern.

“ I am, Sir, “ D. JEWETT,
“ Colonel of the Marine of the United Provinces of South
America, Commander of the frigate *Heroína*.”

En una gaceta de Salem, en los Estados Unidos, se lee lo siguiente:

“El Capitán Orme, que llegó el sábado pasado de las islas de Falkland, nos ha dado noticia del acto de soberanía que se expresa aquí:

“Muy Señor mío; Tengo el honor de avisar a Vmd. mi llegada a este puerto para tomar posesión de estas islas en nombre del Gobierno Supremo de las Provincias Unidas de América Meridional.

El día 6 de noviembre se hizo públicamente la ceremonia y se tremoló en el fuerte la bandera nacional, a quien saludó nuestra fragata en presencia de muchos ciudadanos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.

Mi intención es tratar a todos los pabellones amigos con no menos justicia que hospitalidad, y tendré el mayor gusto en asistir a los que me necesiten para tomar provisiones frescas.

Suplico a V.m. comunique este aviso a todos los navegantes de su nación, a quienes corresponda.

Firmado: Jewett, Coronel de Marina de las Provincias Unidas de América Meridional.

Ante este acontecimiento que tomó importancia como antecedente al litigio posterior por la soberanía de las islas Falkland-Malvinas, cabe decir que algunos autores afirman que la Heroína tenía instrucciones para el reclamo de soberanía de las Islas Malvinas, aunque no establecen referencia documental que lo respalde. Hemos investigado el tema y tratado de encontrar documentación que lo ratifique, pero con resultado negativo¹⁰.

¹⁰ Las correcciones y comentarios sobre los hechos ocurridos en las Malvinas no obedecen a un juicio de valor, son única y solamente motivadas por llegar a la

Ante esto no podemos menos que señalar que La Heroína no tenía como ruta prevista por el gobierno recalar en las Malvinas ya que en las instrucciones secretas del gobierno no se menciona este cometido, y que en el detallado informe sobre su viaje que hace llegar Jewett a las autoridades, no hace ninguna mención a la declaración de soberanía ni haber sido enviado a tal efecto.

También es significativo que el gobierno cuando otorga el retiro solicitado por Jewett y le agradece los servicios prestados, no menciona en ningún momento lo sucedido.

Desde el su llegada el 6 de noviembre de 1820 hasta abril de 1821 en que fue relevado del barco, Jewett se dedicó al apresamiento de los pesqueros que se encontraban en la bahía de la Anunciación.

Mientras transcurrían estos hechos, también apresó a la goleta norteamericana Rampart¹¹ que en viaje desde Lima llevaba carga española (nación enemiga) al puerto de Cádiz, la que envió a Buenos Aires, arribando el 17 de febrero de 1821 comandada por un cabo de presa de La Heroína, ver apéndice, documento n° 7. En dicha oportunidad hace enviar al gobierno la nota fechada el 1° de febrero, donde hace un informe completo lo acontecido durante el periplo del navío bajo su mando, y solicitando su relevo en la comandancia del navío. Ver apéndice, documento n° 8: AGN. Sala X, legajo 5-3-1 “Informe general del crucero hecho por el Coronel Jewett”.

Al mismo tiempo se produce un contratiempo por el desembarco indebido del cargamento apresado, ya que esto permitía el ocultamiento de parte de lo capturado, con el consiguiente perjuicio del gobierno a quien le tocaba una parte de ello.

verdad histórica del acontecimiento, despegando de cualquier emoción patriótica como es frecuente observar en historiadores con visión parcial.

¹¹ Esta acción de guerra contra un barco de bandera norteamericana ocasionó la protesta del Cónsul de ese país en Buenos Aires, John M. Forbes. El Tribunal de Presas de Buenos Aires liberó al barco pero confiscó su carga, por lo que Forbes reanudó su reclamo remitiendo el 10 de marzo de 1821 un oficio al Secretario de Estado John Quincy Adams. (Arguindeguy, op. cit.: Diplomatic Correspondence of the US, Tomo I, pág. 569).

A todo esto, la relación del Coronel Jewett con el capitán de la tropa Don Laureano de Anzoátegui se deteriora a tal punto que éste, en nombre de la tropa a su mando solicita ser remitidos a Buenos Aires.

La diferencias y tensiones producidas fueron tomadas por Jewett como insubordinación, siendo respaldado por la tripulación, lo que presume un enfrentamiento entre ésta, toda de origen anglo, con los soldados criollos del destacamento comandado por Anzoátegui.

Como demostración de esta situación se encuentran varias notas cruzadas entre ellos, las cuales a pesar de no estar completas, alcanzan no sólo para observar las diferencias existentes sino también para comprender el estado en que se encontraban durante la arribada forzosa a la isla. Ver apéndice, documento n° 10: AGN. Sala X, legajo 5-1-3 “Notas cruzadas entre el Coronel Jewett y el Capitán Anzoátegui”.

Posiblemente este deterioro se debía a la relación de mando, puesto que Jewett respondía a la tradicional actitud de los capitanes marina anglosajones, quienes en general mantenían una relación despótica y falta de respeto con sus oficiales subordinados, mientras que Anzoátegui respondía otra escuela militar –española– donde la relación entre la oficialidad era más respetuosa, considerando principalmente el honor como un valor fundamental.

Quizás una demostración de esta situación la refleja una parte de una nota enviada por el Capitán Anzoátegui al Coronel Jewett con una amarga reflexión sobre el tratamiento que le dispensa. Ver apéndice, documento n° 11: AGN. Sala X, legajo 5-1-3 “Nota de Protesta del Capitán Anzoátegui”.

Como consecuencia de esta deficiente relación, todo termina con una nota de fecha 20 de enero de 1821 donde Anzoátegui se presenta protestando, la cual es considerada por el Coronel Jewett como una renuncia al mando por parte del primero, aprovechando para destituirlo haciendo oídos sordos al pedido de la tropa para que revea la decisión.

Anzoátegui responde aceptando la entrega del mando pero rechazando embarcarse en la fragata propuesta por Jewett, para lo que curiosamente invoca las leyes de las Provincias Unidas sobre

que es obligación del comandante hacerse cargo de la repatriación de los que se encuentran en un puerto extranjero.

Es importante señalar que el Gobierno de las Provincias Unidas, cuando releva del mando a Jewett, enviando en su lugar al Teniente Coronel Mason, dispone que al capitán Anzoátegui sea repuesto el mando de la tropa.

No obstante, aprovechando el viaje que un cutter lobero inglés hacia Buenos Aires, se embarcaron en él los enfermos que no se habían recuperado, y el capitán Anzoátegui con los soldados que lo siguieron. Ver apéndice, documento N° 12: AGN. Sala X, legajo 5-1-3 "Nueva nota de protesta y destitución del Capitán Anzoátegui".

El 23 de abril de 1821 fueron embarcados en el Brig Jaro Brothers los tripulantes de la Heroína que quisieron regresar a Buenos Aires, aguardando en el barco hasta que llegara su relevo como capitán, lo que se realizó con la llegada del nuevo comandante, el Teniente Coronel de Marina Don Guillermo Roberto Mason, llevando medicamentos y alimentos.

En tal ocasión se hizo una lista del destino de los tripulantes del primer viaje



Lista de la tripulación y tropa que participó del viaje en curso al mando del Coronel Jewett. AGN Sala X – Legajo 5-1-3.

Cargo o función	Grado	Nombre
Comandante	Coronel de Ejército al servicio de la Marina	Don David Jewett
Segundo Comandante	Sargento Mayor de Marina	Don Juan W. Adams (fallecido el 26-5-1820)
Primer Teniente	Teniente de Marina	Don José Hugues
Segundo Teniente	Teniente	Don William Edwards (desaparecido con “La Carlota”)
Tercer Teniente	Teniente	(Cristóbal) Carnelia
Cuarto Teniente	Teniente de Marina	Don Francis H. Bulkeley
Quinto Teniente	Teniente de Marina	Don James Wilder
Subteniente	Subteniente de Marina	Don Luciano Castelli
(Midshipman)		
Guardiamarinas		Don Manuel Marilio
(Midshipman)		
Guardiamarinas		D. John King (Ayudante)
Guardiamarinas		D. Francisco Rivademar
Guardiamarinas		D. Isaac Hurd
Guardiamarinas		Don Justo (Fernández de) Acevedo y Belgrano
Piloto (Sailing Masters)		D. Jaime Thomas (ajusticiado por motín)
Cirujano (Surgeon)		Dr. Don Jeremías Hotchkiss
Ayudante de Cirujano (Surgeons Mate)		D. James A. Smith
Contador		D. Samuel Nicholls
Cabo de Presa (Masters Mate)		D. Timothy Barnard
Cabo de Presa (Masters Mate)		D. Jaime Harris
Segundo Piloto (Masters Mate)		D. Juan L. Clarke
Despensero		D. J.C. Goss

Fragata Nacional de Guerra La Heroína: Lista de los individuos de dicha con expresión a quien corresponda

Clase	Nombre	Destino
Capitán	Don Laureano Anzoátegui	Por Junta de Guerra, suspenso del empleo.
Teniente	Don Marcelo Vega	Se desconoce
Sargento 1°	Andrés Faclan	De custodia en la Corbeta presa Carlota
Sargento 1°	Mariano Ortiz	Ídem
Sargento 1°	Francisco Abrego	Ídem
Sargento 1°	Roque Ramos	Ídem
Sargento 1°	José Maria Barreda	Ídem
Cabo 1°	Valerio Matute	De custodia en la Goleta Rampart, presa en Bs. As.
Soldado	Juan Castro	Ídem
Soldado	Francisco Ordoñez	Ídem
Soldado	Juan Asencio Román	Desertó en Isla Trinidad
Soldado	José Diego Cabral	Desertó en la Isla Juan Vicente
Soldado	Félix Baamonde	Ídem
Soldado	Ventura Díaz	Ídem
Soldado	Gabriel Moreyra	Ídem
Soldado	Juan Saracho	Ídem
Soldado	Manuel Arias	Muerto peste de escorbuto
Soldado	Juan Sáenz Valiente	Ídem
Soldado	Nicolás Ferreyra	Ídem
Soldado	Juan Pedro Galván	Ídem
Soldado	Luis González	Ídem
Soldado	Antonio Marchán	Ídem
Soldado	Ignacio Martínez	Ídem
Soldado	Manuel Martínez	Ídem
Soldado	Joaquín Pereyra	Ídem
Soldado	Juan Pereyra	Ídem
Soldado	Tomás Rodríguez	Ídem
Soldado	Andrés Reina	Muerto: casco de metralla cuando La Carlota

Lista de la tripulación y tropa que participó del viaje en curso al mando del Coronel Jewett. AGN, Sala X – legajo 5-1-3.

Clase	Nombre	Destino
Sargento 2°	Ramón Ahumada	Voluntario queda en La Heroína a seguir en el nuevo crucero
Sargento 2°	Juan Antonio González	Ídem
Sargento 2°	Francisco González	Ídem
Cabo 1°	Don Manuel Varela Gundin	Ídem
Tambor	Cosme Damián Ulloa	Individuo presente que marcha a la Capital
Pito	José Rodríguez	
Soldado	Mariano Niña	
Soldado	José Maria Rodríguez	
Soldado	Mariano Gómez	
Soldado	Fernando Villegas	
Soldado	Gregorio Pereyra	
Soldado	Pedro Alvarez	
Soldado	José León Piedrabuena	
Soldado	Félix Lemos	
Soldado	Alejo Ordoñez	
Soldado	Roque López	
Soldado		

Total de plazas: 42

Nota: Los soldados Félix Baamonde, Juan Saracho, Juan Asencio Román, Francisco Ordoñez, Juan Antonio González, Mariano Niña, y José Maria Rodríguez, fueron remitidos por su jefe al servicio de dicho buque, siendo artilleros, como también Mariano Ortiz.

Nota: El tambor Cosme Damián Ulloa y los soldados Mariano Gómez, Juan Castro, Mariano Villegas, Francisco Abrego y Andrés Reina, saliendo del Regimiento de Artillería se hallaban en presidio, de donde salieron al corso.

Otra: El Pito José Rodríguez, siendo del segundo tercio de la asamblea (roto) se hallaba en presidio, de donde salió al corso.

Otra: Los soldados Toque Ramos, Gregorio Pereyra y Pedro Alvarez, siendo paisanos se hallan en la Cuna, de don...(Página rota)

Otra: Los soldados José Maria Baneda, José Diego Cabral, Ventura Díaz, Gabriel Moreyra, Manuel Arias, Juan Sáenz Valiente, Nicolás Pereyra, Juan Pedro Galván, Luis Morales, Antonio Marchán, Ignacio Martínez, Manuel Martínez, Joaquín Pereyra, Juan Pereyra, Tomás Rodríguez, José León Piedrabuena, Félix Lemos, Alejo Ordóñez, Roque López, siendo paisanos se hallaban en la cárcel pública, de adonde fueron destinados al curso de la Fragata

Otra: El Sargento 1° Andrés Faclan y el Cabo 1° Valerio Matutes, siendo de artillería, salieron voluntariamente a seguir el curso con licencia de sus jefes.

Otra: El Sargento 2° Ramón Ahumada, el Cabo 1° Don Manuel Varela Gundín y el soldado Juan González, voluntarios que se presentaron a seguir el curso.

Fragata Nacional de Guerra La Heroína
Abril 22 de 1821
Comandante del Piquete que marcha a la capital
Manuel Varela Gundín

List of officers, mens, boys... marines, belonging... of the frigate Heroína on de first cruze, who have untered and entered for the second cruizes

Nombre	Clase	Destino
Timoty Barnard		Masters Mate
Thomas Carcy		D°.
Benjamín Lake		D°.
Manuel Mavilio		Midshipman
James A. Smith		Surgeons Mate

John Currye	Boatsmain	(promoted to Masters Mate)
Henry Deckers	Gunner	(promoted to Masters Mate)
Joseph C. Goss	Ship Steward	(promoted to Purser)
Patton Russell	Quarter Master	
John Heath	Armorer's Mate	as a Marine
Frederic Dimps	Carpenter	
George Baker	Sail Maker	
Marcelo Vega		Promoted to captain
Ramón Ahumada	Sergeant	
Francisco González		Private
Juan Antonio González		Private

Officers and men deserted on the island, who will probably join her....

James Wilder	5 th . Lieut
John King	Midshipman
Thomas Plant	Boatsmain's Mate

List of officers, men, boys, and marines, of the original crew of the frigate Heroína returned to Bs. Ayres in the brig. Jaro Brothers

Nombre	Clase	Destino
Francis H. Bulkeley	4 th . Lieutenant	
Jeremiah Hotchkiss	Surgeon	
James Harris	Masters Mate	
Luciano Castelli (*)	Midshipman	
Francisco Ribademar	Midshipman	
Isaac Hurd	Midshipman	
Thomas Walsh	Armorer	
Samuel Nicolls	Quarter Master	
John Williams	Coswain	
G.C.Morton	Secretary	

Destinos de la primera tripulación de la Heroína

Puesto	Grado y Nombre	Destino
Comandante	Coronel de Ejército al Servicio de la Marina Don David Jewett	Regresó a Buenos Aires
Segundo Comandante	Sargento Mayor de Marina D. Juan W. Adams	Falleció el 26-5-1820
Primer Teniente	Teniente de Marina D. José Hugues	
Segundo Teniente	Teniente D. William Edwards	Desaparece con "La Carlota"
Tercer Teniente	Teniente Carnelia	
Cuarto Teniente	Teniente de Marina Don Francis H. Bulkeley	Regresó a Buenos Aires
Quinto Teniente	Teniente de Marina Don James Wilder	Desertó en las Falklands
Subteniente (Midshipman)	Subteniente de Marina Don Luciano Castelli	Regresó a Buenos Aires
Ayudante	Guardiamarina Don John King	Desertó en las Falklands
Guardiamarinas (Midshipman)	Don Manuel Mavilio	Embarca en el 2º viaje de La Heroína
	Don Francisco Rivademar	Regresó a Buenos Aires
	Don Isaac Hurd	Regresó a Bs. Aires
Piloto (Sailing Masters)	Don Jaime Thomas	Ajusticiado por motín
Cirujano (Surgeon)	Dr. Don Jeremías Hotchkiss	Regresó a Buenos Aires
Ayudante de Cirujano (Surgeons Mate)	Don James A. Smith	Embarcó en el 2º viaje de La Heroína
Contador:	Don Samuel Nicholls	Regresó a Bs. Aires
Cabo de Presa (Marters Mate)	Don Timothy Barnard	Embarcó en el 2º viaje de La Heroína
Cabo de Presa (Masters Mate)	Don James Harris	Regresó a Buenos Aires
Despensero	Don J.C. Goss	Embarcó en el 2º viaje de La Heroína
Capitán de la tropa	Capitán Don Laureano Anzoátegui	Regresó a Buenos Aires
Teniente de la tropa	Teniente Don Marcelo Vega	Embarcó 2º viaje de La Heroína

III. Segundo Corso

El segundo y postrero curso de la Heroína no fue muy relevante, y probablemente no redituable para su armador, Don Patricio Lynch y su tripulación, puesto que en su periplo desde el 21 de abril hasta fines de 1821 sólo Capturó el Bergantín de Guerra español “Maipú”, y más tarde el barco “Vizcondesa de Rio Seco”, enviando parte de su carga a Buenos Aires. Desconocemos el monto recibido por la venta de los buques, pero indudablemente no debe haber compensado la pérdida de la Heroína.

En cuando a su Comandante, el 27 de febrero de 1821 el gobierno lo designa como tal al Teniente Coronel Don Guillermo Roberto Mason, quien debe trasladarse a Las Malvinas para asumir el cargo. Ver apéndice, documento N° 14: AGN. Sala X, legajo 5-1-3 “Nombramiento del Teniente Coronel Don Guillermo Roberto Mason”, tuvo que sufrir la prisión durante dos años en Lisboa, en el buque cárcel San Sebastián, hasta que fue liberado en 1824.

El relato de su expedición efectuado por el capitán Mason luego de ser capturado por los portugueses, estando en prisión a bordo del buque “Providencia”, en la bahía de Lisboa, es sumamente descriptivo.

Este informe destinado a su abogado defensor en Lisboa, Rafael Ignacio Pimienta, es extremadamente extenso debido a la poca frecuencia de las comunicaciones.

El Capitán William Mason estaba abogando en su defensa estando prisionero, y dado que la principal acusación en su contra era el apresamiento de la Vizcondesa de Rio Seco, sus argumentos se extienden sobre este suceso, siendo en muchas oportunidades reiterativo en sus argumentos

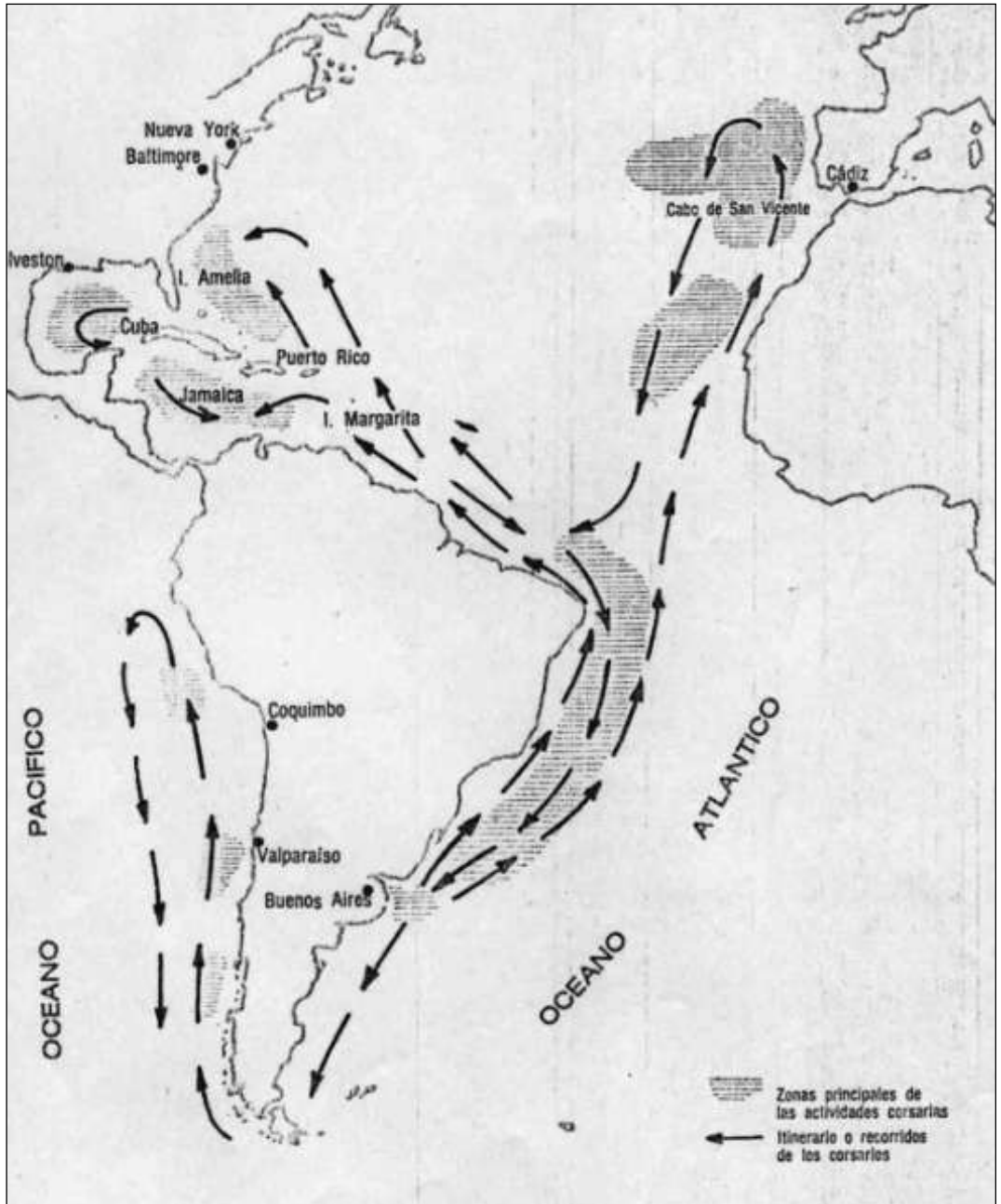
Con tal motivo, pero teniendo en cuenta que sus escritos son muy interesantes por cuanto nos revelan las acciones del buque La Heroína durante el curso a su mando, hemos decidido eliminar el texto que consideramos repetitivo y transcribir textualmente el resto de su informe.

Asumió como comandante de la Heroína el 21 de abril de 1821, la que se encontraba debidamente reparada y con tripulación de reemplazo (No se encuentran datos completos sobre la fuerza a cargo del Teniente Vega) zarpando rumbo al Cabo de la Nueva Esperanza con una nueva tripulación, con la intención de apresarse barcos españoles que viajaban rumbo al oriente, pero un fuerte temporal lo apartó de su ruta llevándolo hacia las costas del Brasil.

El relato de su expedición efectuado por el capitán Mason luego de ser capturado por los portugueses, estando en prisión a bordo del buque "Providencia", en la bahía de Lisboa, es sumamente descriptivo.

Este informe destinado a su abogado defensor en Lisboa, Rafael Ignacio Pimienta, es extremadamente extenso debido a la poca frecuencia de las comunicaciones.





Zonas de operaciones de actividades corsarias

El Capitán William Mason estaba abogando en su defensa estando prisionero, y dado que la principal acusación en su contra era el apresamiento de la Vizcondesa de Rio Seco, sus argumentos se extienden sobre este suceso, siendo en muchas oportunidades reiterativo en sus argumentos. Con tal motivo, pero teniendo en cuenta que sus escritos son muy interesantes por cuanto nos revelan las acciones del buque La Heroína durante el curso a su mando, hemos decidido eliminar el texto que consideramos repetitivo y transcribir textualmente el resto de su informe.

Buque cárcel San Sebastián. Puerto de Lisboa, 1° de septiembre de 1822

Al señor Rafael Ignacio Pimienta – Lisboa.

El que escribe, los oficiales y la tripulación de la Corbeta Nacional Heroína hemos recibido ayer una comunicación de un empleado de la Corte para que preparemos nuestra defensa en el proceso instaurado contra nosotros por el gobierno de Portugal: y como en ella se le indica a Vd. como nuestro abogado defensor, le envío copia de dicho documento y solicito de Vd. me dé los informes necesarios en cuanto al estado del procedimiento y me indique las medidas que será menester adoptar para detener la prosecución del proceso hasta tanto que yo reciba respuesta a los despachos que he dirigido al gobierno Supremo de Buenos Aires, ya que el Auditor General de Marina ha declarado falsos mis papeles y mi Comisión.

Yo por mí no puedo intentar defensa ninguna hasta que reciba de mi gobierno instrucciones acerca de cómo debo proceder, pues mi conducta ha estado invariablemente ajustada a sus órdenes sin que jamás me haya separado de ellas.

En espera de su inmediata respuesta tengo el honor de ofrecerme,.. etc.

Fdo.: G.R. Mason – Teniente Coronel y Comandante

Buque cárcel San Sebastián. Puerto de Lisboa, 3 de septiembre de 1822

Al señor Rafael Ignacio Pimienta – Lisboa.

Señor: Con fecha 1° del corriente tuve el honor de dirigirme a Vd., y no habiendo recibido respuesta alguna ignoro si ha llegado mi carta a su poder.

El agente en Gibraltar del gobierno de Buenos Aires me ha escrito para decirme que no entra en mis deberes ocuparme de la defensa del buque, pues ésa es cuestión que atañe únicamente a mi gobierno: por tanto ruégole tenga a bien apelar de la sentencia, y si no fuere posible hacer eso, sírvase presentar una protesta en mi nombre en la forma usual, contra los procedimientos, empleando a tal efecto un procurador de su confianza, pues en la situación en que estoy, no depende de mí tener comunicación con tierra ni correspondencia.

El agente del gobierno escribió desde Gibraltar en 21 de marzo, 19 de abril, y 2 de mayo, informando a su gobierno de la captura de la corbeta Heroína, y yo escribí el 19 de abril y el 8 de julio, y no tengo la menor duda que muy en breve tendré alguna respuesta.

Deseo también que el procurador venga a bordo, pues nosotros no sabemos nada del proceso, y únicamente hemos visto la sentencia del Auditor por medio de La Gaceta.

Tengo el honor de ser de Vd., etc....

Fdo. G.R. Mason – Teniente Coronel y Comandante

Buque cárcel de San Sebastián, bahía de Lisboa, de septiembre de 1822.

Por el momento lo único que puedo asegurar a Vd. es que el no haber intentado una defensa, obedece no a motivos de temor, ni porque me asusten las consecuencias que pudiera traer, sino solamente a mi convicción de que la impropia captura del barco por el gobierno portugués, es y tiene que ser una cuestión

entre éste y mi gobierno, y sé perfectamente que asuntos de esta especie son de naturaleza política más que de otra índole.

Que el crucero de La Heroína mientras ha estado bajo mi mando ha sido realizado con toda la delicadeza que siempre caracterizó a los barcos nacionales de Buenos Aires, puede quedar plenamente probado en la captura del barco “Vizcondesa de Río Seco”.

A bordo del buque cárcel “San Sebastián, puerto de Lisboa, 10 de septiembre de 1822.

De acuerdo con lo que le prometí.... Vd. la siguiente declaración para su conocimiento:

En el mes de febrero de 1821 recibí mi nombramiento de Teniente Coronel de Marina Argentina, y de Comandante de la Corbeta “Heroína”, dadas en aquella razón en las islas Falkland, acompañaba este nombramiento una orden firmada por el Gobernador de Buenos Aires y por su Ministro de Guerra, que me autorizaba a (nombrar) mis propios oficiales, con excepción de cuatro tenientes y (roto) y reclutar hombres para “La Heroína”

Muy (roto) recibí mis despachos de corsario y a mi mando que .. (roto) a las islas Falkland me hiciera cargo de “La Heroína” ... (roto) un crucero por el término de dos años contra los enemigos de Sud América.

A efecto se me dio una orden para el Coronel David Jewett para que me entregase “La Heroína” con sus papeles y que regresase a Buenos Aires en uno de los buques que debían escoltarme; e igualmente otra para el Comandante de las tropas en la que se le mandaba que se pusiese con todos sus marinos bajo mis órdenes.

El 21 de marzo zarpé de Buenos Aires y el siguiente mes me reuní con “La Heroína”. Después de haber hecho los preparativos necesarios, el 13 de mayo nos hicimos a la mar con ciento veinte hombres, para emprender nuestro proyectado curso por las proximidades de Manila en el mar de la China.

Inmediatamente después de haber dejado tierra, y en la noche del 26 al 27 del mismo mes, se le (roto) de agua que embarcaba veinte y seis pulgadas por hora, nos obligó a echar al mar el carbón y el hierro que llevábamos abordo, a fin de aligerar en lo posible el buque, y que los carpinteros y otros hombres de la tripulación se

entregasen a toda prisa al trabajo de cortar tablas de la cubierta para tratar de tapar la vía de agua por la parte de adentro.

El día 30 de mayo, a los 33°3 de latitud sur y 36°26 de longitud oeste, en vista de que el buque hacía pulgadas de agua por hora, se celebró un consejo de oficiales para buscar una mejor forma para la colocación de nuestras (roto), y con él quedó resuelto poner proa hacia el norte, y... (roto) lo más rápidamente que fuera posible en esa dirección, con la esperanza de encontrar mejor tiempo; lo cual se puso inmediatamente en ejecución.

Los fuertes vientos del oeste que dominan allá durante la estación de invierno dificultarían y harían extremadamente peligrosa ninguna cualquier tentativa de alcanzar el Río de la Plata, y determiné intentar conducir la corbeta a las islas de Cabo Verde, con el propósito de detenerme para tapar el rumbo abierto, que suponíamos deber estar entre el forro de cobre y las cuadernas.

El día 14 de junio capturé el Bergantín de Guerra español “Maipú”, de 18 cañones y ciento diez hombres, procedente de Lima y con rumbo a Cádiz, el que me vi en la necesidad de retener con motivo del mal estado del buque, informando de ello a mi gobierno. Mi carta fue publicada en “La Gaceta de Buenos Aires” y de ella encontrará Vd. una copia en un copiadador.

Quedándome solamente noventa hombres de mi gente después de haber tripulado la “Maipú”, y manteniendo mi buque con la vía de agua abierta, me vi obligado a dejar a mis prisioneros bajo palabra.

El 11 de julio nos encontramos con el buque “Vizcondesa de Río Seco”. Estaba armada esta nave con doce carronadas, armas portátiles, municiones, etc., y su comandante no pudo exhibir ni comisión ni licencia ni despacho alguno que autorizase sus cañones, ni tenía ninguna clase de documento que justificase o explicase porque llevaba un armamento tan respetable; ni se hacía la menor de ello en ninguno de sus papeles de abordó. Ni siquiera tenía conocimiento ni manifiesto de su carga, que tan especialmente exigen nuestras leyes.

Por todas estas causas, de acuerdo con mis instrucciones y ajustándome a los que disponen los artículos veintidós, veinticuatro

y veintinueve de las ordenanzas del 15 de mayo de 1817, yo detuve ese buque.

Siendo cada vez peor el estado de barco, que continuaba embarcando agua a razón de cuarenta pulgadas por hora, que tenía rendidos a arruinados sus tres palos y el bauprés, con la tripulación trabajando diez y ocho horas al día en las bombas, y sin saber en qué momento tendríamos que abandonarlo forzosamente, en cuyo caso, para salvarnos deberíamos trasladarnos a bordo de los dichos buques, juzgué que no era conveniente despachar para Buenos Aires el “Vizcondesa de Río Seco”, cosa para lo que estaba autorizado por el artículo octavo de las ordenanzas arriba citadas.

Parte de la tripulación de la “Vizcondesa de Río Seco” fue desembarcada de acuerdo con los deseos manifestados por su gente, y el resto continuó por su libre voluntad a bordo de “La Heroína”. El capitán rogó se le permitiera desembarcar. Le insté a que permaneciera a bordo al cuidado del cargamento, asegurándole que tan pronto como me lo permitiera la seguridad de mi barco, enviaría en suyo a Buenos Aires; pero después de declarar que se dirigía a la costa de Mina para recoger esclavos y de afirmar que anhelaba ser desembarcado, les di permiso para marchar a él y a su piloto, pagándoles lo que era de su propiedad privada (al primero le entregué cuatrocientos veinticinco pesos), y dándoles lo necesario además para sufragar sus gastos. (Los recibos de esto están entre mis papeles).

La única persona a quien detuve contra su voluntad fue al contra maestre, pero después que prestó su declaración, que encontrará Vd. entre mis papeles junto con la del capitán, le permití que se quedase en San Vicente.

El día 25 de julio, el Cabo de Presas de la “Vizcondesa de Río Seco” se puso al habla con “La Heroína”, y me informó que había encontrado una caja de estaño con papeles, oculta en el castillo de proa. Traída a bordo resultó que contenía una licencia para llevar esclavos, y dos cartas, una para el consignatario o mercader de Mina, y la otra, que están las instrucciones del capitán. Estas cartas se encuentran también entre mis papeles, y constituyen – así lo supongo – por sí mismas, la prueba evidente del carácter de tal

buque; pero si se... A la declaración del contra maestre, ¿será necesario esforzarse para probar que estaba destinado a un viaje de contravención a las leyes de su propia patria, y que estaba armado con el propósito de proteger un tráfico ilícito?

Después de la captura de este barco partimos para las islas de Cabo Verde, llevándola con nosotros y con la Maipú, sin que ocurriese nada extraordinario hasta el 8 de agosto a (roto) que avistamos tres velas, a una de las cuales divisamos al romper el alba, el día 9 descubrimos un bergantín a (roto) dirigimos hacia él a toda vela, haciendo señal a la Maipú que lo cazara: a mediodía la Maipú logró colocarse (roto) vio los colores ingleses. Durante la caza el extraño bergantín había llevado los colores norteamericanos, pero al aproximarnos (roto) los arrió e izó en cambio una bandera blanca, que nos hizo suponer que se trataba de un buque francés o portugués (roto), de improviso descargó un cañonazo sobre la proa de la Maipú, e inmediatamente después una andanada. Viéndose la Maipú tan inesperadamente atacada, arrió la bandera inglesa y enarboló la de Buenos Aires, y contestó vigorosamente el fuego. La acción estaba empeñada hacía treinta y cinco minutos, cuando el extraño bergantín se hizo a la aba(roto). La Maipú tenía únicamente treinta y un hombres (roto) de ellos dos resultaron heridos. La Heroína no fue alcanzada por ninguna bala.

Hasta nuestra llegada aquí (roto) no tuvo jamás (ilegible) ni tuvimos la sospecha que el extraño bergantín fuese el buque de guerra "Providencia". Era incuestionable mi deber como comandante de un navío navegando en corso, de registrar cuanto buque pudiera y cuanto me permitieran mis fuerzas; y el comandante del "Providencia" es ciertamente el culpable de los perjuicios y del engaño sufrido en ese día. Primeramente hizo fuego sobre la bandera inglesa, que para él era neutral, después continuó el fuego cuando aquella fue arriada y sustituida por la de Buenos Aires, que también no era sólo neutral, sino amiga.

Este comandante debería haber sabido que la independencia de Buenos Aires y de Chile había sido reconocida por su soberano algunos meses antes. No es lo propio de un hombre valeroso hacer fuego sobre un buque antes de tener la certeza de quién es, salvo el

caso de que enarbole bandera enemiga; pero en ningún caso puede justificarse el hecho de cañonear a un buque neutral, que tiene izado dio motivo a esta inspección.

En tal conflicto la carga fue embarcada en un bergantín americano para Bona Vista; parte de los materiales, de los que había gran cantidad de grillos de hierro y cadenas para los esclavos, y la cocina de los mismos, fue puesta a bordo de La Heroína; otra parte fue trsbordada a la Maipú; y el casco se vendió en trescientos pesos.

El 7 de diciembre zarpamos de San Vicente y el 10 llegamos a Bona Vista.

En el puerto de Bona Vista fleté el bergantín “Hunter” capitán Colding para que llevase a Buenos Aires la carga del Vizcondesa de Rio Seco, alguna sal, y cien barriles de trementina que había ya a bordo del Hunter, y su cargamento legalmente manifestados y despachados, como puede verse en los recibos firmados por Don Manuel Martínez, que también (roto) los papeles que me fueron tomados por el Auditor. El (roto) de octubre zarpamos de Bona Vista llevando en nuestra compañía la Maipú y al Hunter. El siguiente día esta último (roto) para dirigirse a Buenos Aires, en tanto que nosotros pudimos (roto) norte, con rumbo a Europa, con la esperanza de llegar a Inglaterra, donde nos sería posible adquirir un trinquete, (roto) y limpiar los fondos.

El 23 de agosto alcanzamos la isla de Biaoa con viento tal recio y un temporal tan (roto) que perdimos de vista “La Vizcondesa de Rio Seco”, y el 23 llegamos a la Isla de San Vicente con el buque haciendo todavía la misma cantidad de agua. Tres meses habían transcurrido desde que se abrió el primer rumbo, y durante ese período nuestros hombres habían estado soportando un trabajo de diez y ocho horas diarias en las bombas.

El día 28 envié la Maipú en busca de la Vizcondesa de Rio Seco, y el 31 regresó con ella; pero esta última venía en el estado más desastroso, habiendo perdido el palo de trinquete y perdido parte de las velas además de presentar diferentes averías en el casco, todo ello efecto del temporal de los días 23 y 24 del mismo mes.

Entonces consideramos aligerar La Heroína y de descargar el lastre con el propósito de encontrar y tapar los rumbos que se le habían abierto.

A bordo del buque cárcel San Sebastián, bahía de Lisboa, 19 de octubre de 1822

..... Observara Vuestra Excelencia que el Auditor de Marina llama "Pirata" al buque desde antes que yo me hiciera cargo de él. Porque dice "este pirata se apoderó de un schooner americano y (roto) tió carga y barco a Lynch and Partners.

En otro lugar afirma que "al trasportar la tripulación del "Carlota" a bordo de un buque portugués, estos piratas robaron dos relojes"

Espero que Vuestra Excelencia tomará la correspondiente intervención en este asunto ya que semejantes aseveraciones implican la afirmación de que el barco era pirata cuando vue Excelencia me llamó para nombrarme su comandante.

La Carlota y el schooner americano fueron capturados durante el crucero anterior y bajo el mando del Coronel Jewwit. La Carlota disparó una andanada sobre la Heroína, de resultas de la cual cayeron heridos ocho hombres, cuatro de los cuales murieron casi inmediatamente.

Por las leyes de todos los beligerantes, y de acuerdo con las Ordenanzas de Buenos Aires, ese acto era suficiente para declararla buena presa.

El schooner americano, que se dice fue capturado por La Heroína, procedía de Lima y estaba destinado a Cádiz, donde conducía un cargamento en su totalidad de propiedad española. El cargamento fue condenado por el Tribunal de Presas de Buenos Aires, que le declaró "buena presa".

En la noche del 7 de noviembre, a la altura de la isla de Madera, un viento muy recio, tiempo muy (roto) y violento temporal, la Maipú se separó de nosotros. Llegó sin embargo hasta Buenos Aires, de igual manera que la Hunter, que había ya llegado con toda su carga.

Nosotros continuamos nuestra marcha siempre con rumbo al norte, pero haciéndose cada día más serias las averías de la

Heroína, y agravándose la crudeza del tiempo, me vi obligado a abandonar mi proyecto de llegar a Inglaterra, pues el barco no estaba en condiciones de soportar numerosos golpes de viento, y traté de arribar a Gibraltar, donde en efecto llegamos el 19 de noviembre, causando el mayor asombro en cuantas personas nos vieron entrar, por la desdichada condición en que nos hallábamos, y que acudieron a (roto) cuando echamos el ancla porque no enarbolaba , los colores de ninguna.

El mismo día arribó el barco San Antonio, procedente de Angola y con destino a Janeiro, con quinientos setenta esclavos en el estado más (roto) que es posible imaginar. Cuando salió de Angola llevaba unos novecientos esclavos aproximadamente, y de ellos más de (roto) cientos habían sucumbido a los padecimientos y las enfermedades, como también la mayor parte de la tripulación.

Caso todos los esclavos sobrevivientes, como el capitán y algunos de la tripulación (roto) aquí y allá, vencidos por las enfermedades, presentaban un cuadro de tan extremada miseria y de tan absoluto abandono, que es mucho más fácil imaginárselo que describirlo.

Envié al médico con una buena provisión de medicamentos para atender a aquellos infelices, pues abordo no había persona alguna con conocimientos de medicina. Por este servicio el Capitán mismo quiso remunerar al médico con dinero, lo que fue rechazado, pero el capitán insistió hasta conseguir que el doctor le de unos cuantos galones de vino, unos quince, cerca.

A este buque trasladé una parte de la tripulación del Maipú, cuya asistencia fue de la mayor utilidad.



hicieron los acostumbrados honores de salvas a la bandera nacional, tanto a su entrada como a su salida del puerto.

Que de allí zarpó el 21 de octubre en compañía del Maipú, y que se separó de él el 7 de noviembre en la isla de la Madera.

Que el 9, dando caza a un convoy que probó ser portugués y conducía tropas para el Brasil, tuvo la desgracia de hacerse mucha agua, y dirigirse al puerto de donde oficia.

Que al momento solicitó del Conde de Chatham la reparación de la fragata, y por falta de posibilidades para tumbar en aquel puerto un buque de tanto calado, pidió al gobernador el uso del dique naval, sobre cuya solicitud entabló la correspondencia que incluye en copia, para dar idea de la desagradable situación en que se encuentra.. Ofrece dar ulteriores informes en los buques que se hallan próximos a salir para este puerto. Felicita al (roto) el reconocimiento de la independencia por los portugueses.

Informe N° 2

El mismo, desde la bahía de Gibraltar, con fecha 4 de diciembre de 1821, dice a VE:

No había recibido más atenciones de aquel gobierno que el mero permiso de atracar al muelle nuevo para tumbar la Heroína, con cuyo objeto había tomado un buque.

Congratula a V.E. por la disipación de las facciones en el país.

Ahora igualmente piensa abrir correspondencia con el gobierno portugués para saber hasta qué límites puede usar de sus puertos.

Que el señor... lo asiste con todo su poder, y que en oportunidades seguras comunicará a V.E. sus futuros progresos.

Informe N° 3

El mismo, desde la bahía de Gibraltar, el 21 de noviembre de 1821.

Oficial al Lord Chatham manifestándole que por la deplorable situación de la fragata Heroína que comanda, había tenido que

entrar hasta el muelle nuevo, esperando que aquel paso miraría por el verdadero aspecto.

Informe N° 4

A Sir James Gordon, con fecha 22 de noviembre de 1821 desde la expresada bahía oficial, solicitando pasar al costado del pontón de carena, a reparar el quebranto de la Heroína.

Informe N° 5

Sir James Gordon contesta con fecha 23 del mismo, que como pertenecía a la escuadra estacionada en el Mediterráneo, e iba a salir el siguiente día para Inglaterra, no podía ordenar a los oficiales de S.M.B. le permitiesen entrar a carenar su buque en el muelle al costado del pontón de carena.

Informe N° 6

El Comandante de la Fragata Heroína, con fecha 27 de noviembre de 1821 dice al Conde de Chatham que el único motivo de su arribo al muelle era el peligroso costado del buque de su cargo; y que solicitaba de nuevo no llevase a mal tal determinación.

Informe N° 7

Contesta el Conde de Chatham con fecha 27 de noviembre de 1821 por conducto de Guillermo Seweetham, permitiendo permanezca La heroína en el nuevo muelle mientras concluye la carena.

Fecha: Abril 12 – Archívese.

Lo sucedido desde que partió del puerto de Gibraltar no figura en su informe por lo que acudimos a lo que nos informa el

Contralmirante Arguindeguy en su libro “El Corso Rioplatense”¹². Tras ella salió la fragata de guerra portuguesa Perla, disfrazada de mercante francés, la que poniéndose a su altura, sin previo aviso barrió la cubierta con salva de metralla, apresando la nave cuya tripulación se encontraba herida y desconcertada.



Vista del Peñón de Gibraltar

El Capitán Mason y la plana mayor de la Heroína fue conducida a Lisboa recluyéndola en el Pontón-prisión Sao Sebastiao e iniciándole juicio, donde después de 2 años en 1824 y de un fallo favorable, Mason pudo regresar al Río de la Plata.

¹² Sobre el segundo corso de “La Heroína” al mando del capitán Mason, nos ilustran Horacio Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy en “El Corso Rioplatense”, Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1° enero de 1996, donde mencionan una muy rica y variada fuente de documentación y bibliografía.

IV. Biografía de algunos de sus tripulantes.

1. David Jewett

David Jewett nació el 17 de junio de 1772 en New London, Connecticut Colony, en los Estados Unidos

Hijo del Capitán David Hibbard Jewett y de Patience Bulkley

Estudiante de derecho, abandonó la carreta para dedicarse a la marina, incorporándose a los 19 años, a la Armada de los Estados Unidos.

Capitaneó como Comandante Maestro el balandro de guerra USS Trumbull durante las tensiones con Francia, partiendo en 1800 como escolta del navío Charlotte, que partió desde Nueva York hacia las Indias Occidentales con el fin de reponer las tropas norteamericanas que accionaba contra los franceses, operando posteriormente en la protección de naves americanas e interceptación de corsarios y mercantes franceses. En tal función, el 24 de abril de ese año capturó la goleta Peggy, enviándola como presa a Connecticut.

El 3 de agosto *Trumbull* capturó la goleta francesa *Vengeance*, armada con ocho o diez pistolas El barco había huido de Haití con 130 personas a bordo, entre la tripulación y refugiados, escapados de las tropas de Toussaint, que habían tomado la isla.

Tras el final de las hostilidades con Francia como resultado del Tratado de Montefontaine, Trumbull regresó a los Estados Unidos en la primavera de 1801, se vendió más tarde ese año y su tripulación se dio de alta. Jewett dejó la Marina, pero se reincorporó durante la Guerra de 1812 contra Gran Bretaña, cuando actuó como un corsario.

Jewett llegó al puerto de Buenos Aires, a bordo del barco, de su propiedad llamado Invencible.

Solicitó patente del corso al gobierno de la Provincias Unidas del Rio de la Plata, quien se la otorga y lo nombra Comandante de la Marina Nacional.

El 30 de junio de 1815 zarpa con destino recorrer el Atlántico hasta San Salvador Bahía, viaje en el que capturó cuatro presas: La

polacca Tita; la fragata Santander, y los bergantines Júpiter y San Antonio, siendo posteriormente capturado por el gobierno del Brasil, y regresando a Buenos Aires en 1817, donde el 26 de septiembre devuelve la patente de corso.

El 15 de enero de 1820 al gobierno de las Provincias Unidas le otorga el grado del Coronel de Ejército al servicio de la Marina Nacional, nombrándolo Comandante de la Fragata de Guerra del Estado, la Heroína que había armado como corsario Don Patricio Lynch.

El viaje y retorno de este navío está relatado en el presente trabajo.

Ya en Buenos Aires, compra el bergantín de Guerra español “Maipú” que había sido capturado por la fragata Heroína en su segundo viaje al mando del Comandante Mason.

Este barco, primeramente llamado Vicuña, bajo bandera chilena, había sido capturado por los españoles, a quienes se lo arrebató la Heroína el 4 de junio de 1820. Tenía 284 toneladas y estaba armado con 18 cañones, cambiando de nombre por el Caboclo..

Al mando de este bergantín partió hacia el Rio de Janeiro, llegando en 1822, donde la vendió al emperador Don Pedro I cuando proclamó la independencia del Brasil.

Ingresó el 6 de octubre de 1822 a la marina brasileña como comandante de la fragata Unión donde sirvió bajo el mando del Almirante Lord Cochrane. En 1823 con el grado de (Chefe de Divisao) participo en la luchas contra las provincias norteañas brasileras, que habían optado por seguir perteneciendo a Portugal.

En 1824, Jewett luchó en la revuelta en Pernambuco, contra las fuerzas rebeldes de Manuel de Carvalho Pais de Andrade.

Ese año fue acusado de conducta indebida, mientras estaba al mando del barco *Pedro I*, y sentenciado por el Tribunal Militar Supremo a dos años de prisión, el 20 de mayo de 1824. Fue indultado dos meses después por el emperador.

Probablemente para esas fecha su salud estaba deteriorada, pues cuando en la Guerra Cisplatina el 10 de abril de 1826, se anunció que Jewett reemplazaría al segundo de la Armada Imperial del Río

de la Plata, contraalmirante Diego de Brito, solicitó licencia médica y no asumió el cargo.

Fue galardonado con la Orden Imperial de la Cruz del Sur por su servicio en la Armada Imperial de Brasil

Durante un viaje a Nueva York por asuntos de la armada brasileña en 1826, Jewett se casó con Eliza Lawrence Mactier, hija del concejal de la ciudad de Nueva York Augustine H. Lawrence. Tuvieron un hijo, Augustine David Lawrence Jewett.

Jewett murió el 26 de julio de 1842 en Río de Janeiro y fue enterrado en la iglesia de Sao Francisco de Paula.

2. William Robert Mason

William Robert Mason, fue nacido en Inglaterra. El 27 de febrero de 1821 el gobierno designa como comandante de La Heroína al Teniente Coronel Don Guillermo Mason, quien debe trasladarse a Las Malvinas para asumir el cargo. (14)

El comandante Mason y la plana mayor de la Heroína fue conducida a Lisboa recluyéndola en el Pontón-prisión Sao Sebastiao e iniciándole juicio, donde después de 2 años en 1824 y de un fallo favorable, Mason pudo regresar al Río de la Plata. Sobre todo este suceso ver este presente estudio.

El 9 de febrero de 1826 al mando de la barca Congreso Nacional participó en la batalla de Los Corales. En este encuentro, el comandante de la flota de las Provincias Unidas, Guillermo Brown, justifica su fracaso acusando a gran parte de la flota, (cuatro navíos) entre los que se encontraba el bergantín Congreso, de haberlo abandonado permaneciendo al margen de la batalla, agregando que de todos ellos solo el Congreso Nacional le prestó alguna ayuda debido a sus órdenes directas..

Debido a ello a regreso a Buenos Aires y luego del informa de Brown, los cuatro capitanes (entre los que se encontraba Mason) fueron destituidos e instruido un Consejo Militar el cual falló en diciembre de ese año absolviendo de toda culpa a los cuatro capitanes.

El 26 de diciembre de [1826](#) al mando de la *goleta Uruguay* formó parte de la escuadra argentina que con quince buques partió hacia el [Río Uruguay](#) para enfrentar a la Tercera División Naval [Imperial](#), con diecisiete navíos al mando del capitán de Fragata Jacinto Roque de [Sena Pereira](#). En la batalla final de la campaña los días 8 y 9 de febrero de [1827 en El Juncal](#), la escuadra argentina derrotó a la brasilera.

En la segunda jornada del combate, con la sumaca Uruguay impidió la fuga del bergantín Dona Januaría, la que fue capturada por el bergantín Balcarce al mando de Capitán Francisco José Seguí.

El 7 y 8 de abril de 1827 al mando del bergantín Congreso Nacional, participó del combate de Monte Santiago.

Bergantín *Congreso Nacional*. de 18 cañones (2 de a 12 y 16 de a 8). Su eslora era de 30 m, su calado de más de 2 brazas y su porte de 185 toneladas. Su comandante era [Guillermo Mason](#), su segundo el teniente [Jorge Luis Love](#) y estaba tripulada por 140 hombres. Completaban su oficialidad los subtenientes Carlos Rools y Enrique Wilbrod, el cirujano Juan Bisset Baylie, el contador Alejandro Livigstone, tres pilotines, el aspirante Enrique E. Mason y el contramaestre Grif Jones¹³.

En 1828 Terminada la guerra contra el imperio brasileño, la flota nacional fue disuelta por no tener medios para mantenerla el Gobierno, de manera que cesaron las oportunidades para los marinos.

No tenemos noticias ciertas sobre su persona, porque las biografías lo mencionan como actuando en 1837 en la guerra de la Confederación Peruano-Boliviana contra Chile con el grado de Teniente 1°.

También se lo señala como participante de la campaña naval de 1841 en las guerras del Uruguay, al mando de la goleta Palmar que integraba la escuadra de Rivera.

¹³ Brian VALE. Una guerra entre ingleses, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aies, 2005.

4. Don Laureano de Anzoátegui

Nació en 1782 en Buenos Aires, hijo de Don Bernardo de Anzoátegui, natural del valle de Anguiozar, jurisdicción de la villa de Elgueta en Guipúzcoa, Administrador de la real Renta de Tabacos y Naipes en San Pedro, y de doña Mariana Figueroa, natural de Buenos Aires, hija de Don Bartolomé Figueroa y Angulo y de doña Antonia González Muñoz.

En 1806/7 combatió como cadete de artillería en las invasiones inglesas. En 1810 fue ascendido a Teniente en el Regimiento de Artillería Volante. En 1813 fue ascendido a Capitán en el Regimiento de Artillería de la Patria.

Fue integrante del ejército del Norte donde tuvo problemas y fue trasladado a Buenos Aires. En 1819 fue designado capitán de la tropa embarcada en la Fragata Heroína en su curso por el Atlántico y posterior arribada a las islas Malvinas.

En 1822 fue incluido en la Reforma Militar, pasando a retiro.

El 20-11-1845 fue llamado para participar en la Vuelta de Obligado a las órdenes del General Mansilla. En 1846 participó en la batalla de Quebrachito.

El 11-10-1847 siendo Teniente Coronel y prestaba servicios en las baterías de la costa del río, falleció en San Nicolás de los Arroyos.

Fue casado en Baradero con doña Josefa Ruiz Moreno, hija de Don Juan Manuel Ruiz Moreno y Benavidez, hacendado en la costa del Arroyo del Tala, y de doña Maria Luisa Suárez. Sin sucesión¹⁴.

5. Don Luciano Castelli

Hijo Don Juan José Castelli Villariño, y de doña María Rosa Lynch Galayn. (N.1761)

Sobrino del Armador de la Heroína, Don Patricio Lynch Galayn

¹⁴ Ricardo PICCIRILLI y Leoncio GIANELLO "Biografías Navales". Isidoro RUIZ MORENO "Crónica de Familia", *Revista del Centro de Estudios Genealógicos de Buenos Aires* N° 3-4.

Actuó en la defensa contra las invasiones inglesas. Teniente del regimiento de voluntarios de caballería de la frontera. (6-12-1810).

En 1820 a propuesta de su tío Don Patricio Lynch embarcó como Subteniente de Marina en la Heroína en su viaje en corso, terminado el cual, en 1821 en la Isla Soledad, Malvinas, solicitó ser repatriado a Buenos Aires.

En 1823 se encuentra como Ayudante Mayor de Marina.

Participó en la guerra contra el Brasil, encontrándose en el combate del Banco de Santiago y frente a las costas de Quilmes.

6. Don Jaime Harris

Su biografía fue publicada por Estudios Histórico-Sociales de Buenos Aires, en "Historias de Británicos en Buenos Aires" por Jorge F.Lima González Bonorino. Año 2008. En dicha publicación se encuentran las correspondientes notas y referencias del material que tomamos en esta transcripción.

Aventurero inglés que como tantos otros de su país arribaron el Rio de la Plata en vista de las posibilidades que les ofrecía una tierra que acababa de independizarse de España.

Marino, profesión de preferencia de sus compatriotas, actuó bajo la bandera de su país de adopción, tanto en los primeros tiempos contra los españoles, como seguidamente en la guerra contra el imperio del Brasil.

Nació en la ciudad de Londres el 23 de julio de 1797, bajo el nombre de James

En el país llevó el nombre Jaime, como deformación castellanizada del original James, pero también podemos observar que en distintos documentos figura como Diego o Santiago, traducción utilizada generalmente para el citado nombre inglés, y para mayor abundamiento, debido a una característica física provocada seguramente por su vida aventurera, fue apodado "El cojo Harris".

Arribó a Buenos Aires en julio de 1818 y en 1825 se registró en el consulado británico declarando ser carpintero (carpenter).

Entre mediados y fines de 1819 entró a formar parte, como Cabo de Presa, de la tripulación de la Fragata Nacional “Heroína”, la que al mando del Coronel Graduado Don David Jewett, se alistó en Los Pozos, zarpando el 20 de enero de 1820 para Ensenada a completar su alistamiento y seguidamente, junto con otras naves, cooperando con el gobierno de Buenos Aires de D. Manuel de Sarratea, bloqueó su puerto con el fin de inspeccionar las naves mercantes en la rada, tarea que continuó hasta el 1-4-1820 en que partió a realizar un curso bordeando las costas de Brasil, llegando por el Atlántico hasta la altura de las costas de Portugal.

Como consecuencia de la guerra contra el Imperio del Brasil, el 2 de enero de 1826 el Gobernador Las Heras y el Ministro de Guerra y Marina, Don Marcos Balcarce expidieron el Decreto autorizando la utilización del Corso y como consecuencia se procedió a la incorporación de personal idóneo en la Escuadra Nacional y la transformación y alistamiento de barcos mercantes para este tipo de guerra.

Es así que el 23-1-1826 (a los 28 años), fue nombrado Subteniente (al servicio de la Marina) en la Escuadra Nacional.

El 19-6-1826 el gobierno le otorga patente de corso al buque “Hijo de Mayo”, cuyo propietario es el español Don José Julián Arriola y el comandante es Don James Harris, con destino a la guerra contra el imperio de Brasil, partiendo al día siguiente a aguas de ese país, donde efectuó la captura de 3 barcos imperiales, entre las que se encontraba “La Bella Flor”, apresada frente a Río Grande do Sul el 28-7-1826.

El 5-2-1827, se encuentra asentado en Carmen de Patagones, capitaneando el corsario “Hijo de Mayo”, fecha en que declara como testigo en un expediente abierto contra el capitán de la goleta “Chiquinha”, Guillermo Pech.

El 27-2-1827 ante el ataque de las fuerzas imperiales brasileras a Carmen de Patagones, Harris, junto con los comandantes y tripulaciones de los corsarios “Hijo de Julio” y “Oriental Argentino” se hizo cargo de la instalación y utilización de una batería costera sobre el Río Negro, la que abrió cañoneo contra los portugueses

hasta que se acabó la munición, por lo que tuvo que ser abandonada, pasando nuevamente a su barco.

En esos tiempos comandaba la sumaca “La Bella Flor”, apresada el año anterior, la que había sido reparada y alistada por la guerra de corso, por lo que el día 29 la puso a disposición del Comandante Bynnon, cuya nave capitana, la corbeta “Chacabuco”, había varado y no podía intervenir en la defensa del puerto.

Harris tomó el mando de la goleta “Emperatriz”, y junto con el bergantín “Oriental Argentino” y la goleta “Chiquinha”, se dispusieron a atacar la flota enemiga.

El día 7 después de varias operaciones, comandando “La Emperatriz”, colaboró en la rendición del bergantín “Escudeiro”, se apoderó de la goleta “Constanza” y cooperó a la captura de la corbeta “Itaparica”.

El 7 de mayo de 1827 los capitanes-armadores de los barcos corsarios, se reúnen para establecer los derechos que les tocan por el apresamiento de la flota enemiga.

El 7-9-1827 comandando su antigua presa “La Bella Flor”, convertida ahora en el Bergantín-goleta “Flor de Mayo” zarpó de Patagones con una tripulación de 90 hombres, en un corso de treinta días.

El 11-9-1827 figura en un listado de las personas que contribuyeron al sostén de la guarnición de Patagones y de la corbeta Chacabuco, por el término de 2 meses.

Terminada la guerra dedicó a la caza de lobos marinos en la costa patagónica y a la venta de sus pieles en Buenos Aires.

En 1828 capitaneando la zumaca “Luisa” lleva los primeros materiales para la instalación de un establecimiento en Bahía Blanca, organizado por Don Enrique Libanus Jones, por disposición del Gobierno Nacional.

En 1830 la goleta “Gratitud”, matriculada en Patagones, transportaba a Buenos Aires trigo y cueros y otros productos, regresando con víveres, ferretería y artículos generales. Esta goleta, de su propiedad, no siempre era comandada por él, alternando a veces con su socio y pariente el también inglés Don Edmundo

Elsegood o por el capitán Don Francisco Fourmantin, siendo su agente marítimo en Buenos Aires Don Fernando Alfaro.

En agosto de 1832 en viaje desde Bahía Blanca a Patagones, al mando de la goleta “Carmelita de Patagones”, llevando abastecimiento para la guarnición del Establecimiento, se encontró con la “Beagle”, cuyo comandante, Fitz Roy, lo contrató para colaborar en la exploración de las costas patagónicas y el relevamiento de los puertos de Bahía Blanca, San Blas y bocas del Río Colorado. En esta oportunidad puso en servicio dos goletas de su propiedad: “La Paz” y “Liebre”.

En 1833 en ocasión de la expedición al desierto llevada a cabo por Don Juan Manuel de Rosas, intervino proveyendo abastecimientos para las tropas, que a la sazón se encontraban acampadas a orillas del río Colorado.

Es así que en agosto de dicho año, el naturalista Charles Darwin que se encontraba en viaje desde Patagones hacia Bahía Blanca al encuentro de la “Beagle”, nos informa que tuvo por compañero de viaje a Harris, el que “con un guía y cinco gauchos, se dirigen al ejército para negocios”.

Casó en Patagones el 5-9-1836, (a los 39 años) previa abjuración de su creencia anterior, y bautismo en la Iglesia Católica, cumpliendo con los requisitos de ésta para con “los ingleses o de América del Norte que no presenten fe de bautismo”, con doña Juana León, natural de esa localidad, hija de don Francisco León, antiguo oficial de las Cajas Reales, y de doña Eugenia Tobal Bobe. (En ese acto legitimó a su hijo Diego, nacido en 1831, lo que indica una prolongada convivencia prematrimonial con su esposa, quizás debido a las continuas guerras de esos años).

Durante los primeros años posteriores a la guerra residió en Carmen de Patagones, donde además de sus actividades marítimas fue preceptor de don Luis Piedrabuena.

Fue socio de Don Edmundo Elsegood (su pariente político, pues estaba casado con una hermana de su mujer), en una compañía naviera dedicada a la caza de lobos marinos en las costas patagónicas y el traslado de sus pieles y aceite hasta el puerto de Buenos Aires.

En 1853 navegando como capitán de uno de sus barcos, el "7 de marzo", enarbolando la bandera inglesa, forzó el bloqueo que mantenía el norteamericano Coe, al mando de la escuadra de la Confederación, sobre el puerto de Buenos Aires. Al ser descubierto fue cañoneado pero escapó a la persecución.

Se había radicado en la ciudad de Buenos Aires, con su familia, donde vivió administrando su empresa que había prosperado, dedicándose al transporte de cargas desde Buenos Aires hasta los puertos de Bahía Blanca y Patagones.

El 22-6-1861 figura como pasajero junto con su cuñado Don Ignacio León, en la barca "Anna", que llega a Buenos Aires desde Carmen de Patagones.

Con respecto a su personalidad, nos remitiremos a José J. Biedma, que dice: "Los que le amaban eran tantos, como le conocían por sus bellas prendas morales, energía de carácter, inquebrantable actitud en todos sus actos, valor probado, bondad inagotable, escrupulosa honestidad, espíritu gracioso y ecuánime; era un conjunto feliz de condiciones distinguidas, que hicieron en él un hombre bueno y atrayente".

Falleció en Buenos Aires, el 19-3-1868. A propósito de su muerte, el almirante Bynnon le envió una carta al coronel Thorne, quejándose del olvido a que fueron condenados por los contemporáneos, los beneméritos del 7 de marzo. (Batalla de Carmen de Patagones). Está enterrado en el cementerio de La Recoleta.

7. Don Justo (Joaquín Miguel Fernández de) Acevedo y Belgrano.

Bautizado el 28 de marzo de 1803 en La Merced de Buenos Aires. Hijo del Teniente de Milicias Provinciales Don José María Fernández de Acevedo, natural de Cádiz y de doña Juana Francisca Belgrano (Hermana de Don Juan Manuel Belgrano).

V. Apéndice Documental.

Documento N° 1. Contrato de Corso (AGN. Sala X, legajo 4-5-5).

Contrato de Corso entre el Armador-Propietario, los oficiales y tripulación, y el Gobierno de la Provincias Unidas del Río de la Plata.

Artículo I

Los Oficiales y tripulación nos embarcamos voluntariamente en el Corsario... su capitán... con el destino de cruzar por tres meses contra.... y cualquier otro enemigo de la república.

Artículo II

Por este contrato del término expresado se comprometen los propietarios a proveer el buque con todo lo que necesite en armas, provisiones, etc.

Artículo III

En consideración a los gastos y demás trabajos invertidos por los armadores y propietarios para el apresto del buque, recibirán por su dividendo la mitad del producto neto de las presas, deduciendo antes el valor en que se halla, considerando todo el armamento al estar el buque en estado de dar a la vela, y la otra mitad será repartida entre el capitán, oficiales y tripulación.

Artículo IV

En caso que se hiciese alguna presa en especie metálica, la parte correspondiente a la tripulación será distribuida a las 48 horas de haberse declarado buena presa, deduciendo la parte que le corresponde a los dueños, y los derechos de aduana, etc.

Artículo V

Se observará la mayor subordinación y la neutralidad prevenida por las leyes del país para los buques armados en guerra.

Artículo VI

Será de la elección del capitán el cruzar en los parajes que juzgue más conveniente, como el entrar en cualquier puerto perteneciente a Buenos Aires, la Banda Oriental, y sólo en el caso

que fuese absolutamente preciso para la seguridad de las presas, podrá hacerlo en otro neutral.

Artículo VII

Las presas que se hicieren serán mandadas a Buenos Aires si es posible, o bien a la Banda Oriental, como lo determine el capitán, debiendo éste o sus cabos, desde el puerto donde arriben, adelantar la noticia y demás informaciones correspondientes sin pérdida de tiempo, al armador, cuyas órdenes que éste libre, serán obedecidas.

Artículo VIII

De ningún modo será permitido a los oficiales o tripulación, abandonar el buque sin un permiso expreso del capitán; y quien lo hiciese sin este permiso perderá el derecho a su parte de presas.

Artículo IX

Todo el dinero que sea adelantado a los oficiales y tripulación se deducirá de la parte de presas que les tocare.

Artículo X

Cualquiera persona convencida de haber robado o apropiádose de alguna propiedad perteneciente a las presas, perderá el derecho a su parte de presas.

Artículo XI

Para establecer el mejor orden y disciplina abordo, cualquier persona que quisiese amotinarse o desobedeciese al comandante y oficiales, será echado en tierra y no tendrá derecho a su parte de presas.

Artículo XII

La mitad de las presas correspondientes a los oficiales y tripulación, será dividido en... partes o acciones, y si éstas no están divididas todas, las que quedaren serán repartidas entre los que se hayan distinguido o los que estuvieren heridos en el servicio.

Artículo XIII

En caso de que alguna persona perdiese su parte de presas por haberse amotinado o por otra mala conducta, ésta será repartida entre el capitán, oficialidad y tripulación, del mismo modo que sus partes de presas.

Artículo IV

Para que este contrato conste en todo tiempo y que tenga el debido y puntual cumplimiento, las partes contratantes nos obligamos con nuestras personas y bienes, para lo cual, y él hallamos conformes, lo firmamos en Buenos Aires...

Documento N° 2. Solicitud de Patente de Corso (AGN Sala X, legajo 5-1-3).

Solicitud Despachos Corsario Heroína

Señor Don Matías de Irigoyen

Buenos Aires, 7 de enero de 1820

Venerado amigo y señor mío: Hallándose mi fragata Corsaria la Heroína recibiendo sus provisiones, enganchando su tripulación, y preparándose para hacerse a la vela dentro de 15 días, me tomo la libertad de dirigirme a V. en solicitud de sus despachos, los cuales espero serán otorgados que anteriormente expresé a v., persuadido que por ello se conseguirá un buen éxito en la expedición, seguridad en los intereses, y crédito al pabellón nacional.

El nombre del buque será el arriba señalado si v. no dispone otra cosa: su Patente o Comisión la de un buque de guerra del Estado, destinado a cruzar por un año: El despacho de su Comandante Don David Jewett, de Coronel de Estado, como se le prometió y como merece después de haber servido en el Bergantín Invencible con grado de Teniente Coronel con honor; el de 2° Comandante Don Juan W. Adams con el grado de Mayor.

Pienso ponerle seis tenientes, pero aún no me he fijado entre los varios que lo solicitan cuales han de ser los primeros y cuales sean los segundos; y por lo mismo suplico a V. que me haga dar sus despachos en la forma siguiente: El de Primer Teniente con grado de Capitán, y los demás, Tenientes 2°, 3°, 4°, 5° y 6° con su grado, todos ellos en blanco, y el de un subteniente a favor de Don Luciano Castelli.

No pongo Maestres de Presa porque ellas deberán ser mandadas por tenientes y contramaestres, pues casi todos harán servicio abordo cuando los Maestres de Presa no hacen ninguno a bordo del buque de guerra, sino en las presas cuando son destinados a ellas, porque no los hay en los buques de guerra.

También suplico a V. se sirva mandarme las instrucciones generales y particulares que S.E. tenga a bien comunicar a Comandante de la Fragata.

El buque de halla ahora en una condición admirable, y yo confío que hará honor al país a que pertenece: mucho en extremo siento que se vaya a la mar sin haber estado V. a su bordo: Es lo mejor que hasta ahora hemos tenido.

Un hijo de Acevedo que ha servido en la marina inglesa va de Guardiamarina: en la misma clase va un sobrino de Goyena, que ha sido Guardiamarina en España; y van varios jóvenes de Aventureros.

Deseo disfrute V. de salud y ordene cuanto guste a éste su afectísimo y obediente servidor.

L. B. S. M
Patricio Lynch

PD. Me parece será bueno autorizar a Jewett para que nombre sus cirujanos y oficiales menores.

Documento N° 3. Nota solicitando armamento (AGN. Sala X, legajo 5-1-3).

Carta Solicitando Armamento

Exmo. Señor.

El ciudadano Patricio Lynch, de este comercio y vecindario, a V. con mi mayor respeto digo: Que me hallo en ánimo de armar en corso en este puerto una Fragata de 475 toneladas, y de 30 a 34 cañones.

Para efectuarlo sólo me falta el armamento y municiones, que no encontrando a renta en manos de particulares, me es indispensable molestar la atención de V.E. para solicitarlo de los arsenales y parque del Estado, con las condiciones prefijadas en el artículo 5° de las Ordenanzas de Corso.

Si V.E. tiene a bien concederlo, espero se sirva impartir sus ordenes al efecto a las respectivas comandancias de Marina, Parque, y Sala de Armas: y al mismo tiempo mandar se extienda y se me entregue la patente de Corso con que ha de navegar dicho buque, que será denominado Tomás Guido, su Comandante Don David Jewett.

A V.E. rendidamente suplico se sirva acceder a mi petición, por ser conforme a la liberalidad con que V.E. protege a los que aventuras sus fortunas para exterminar a los enemigos de la patria.

Buenos Aires, 9 de septiembre de 1819.

Exmo. Señor
Patricio Lynch

Documento N° 4. El Capitán Anzoátegui antes de aceptar su comisión a bordo de la Heroína, había solicitado permiso a las autoridades para hacerlo conservando su empleo en el ejército, el que fue denegado o aconsejado negativamente por su jefe el Coronel Pinto había y resolución favorable de don Cornelio Saavedra. (AGN. Sala X, legajo 11-8-8).

Don Laureano de Anzoátegui, Capitán del Regimiento de Artillería de la Patria, ante VE. con el debito respeto dice: Que habiéndose armado en Corso la Fragata Nacional Brac, por Don Patricio Lynch, y solicitándome dicho señor para entregarme el mando de la tropa que debe guarnecer la antedicha, y recayendo este encargo uniforme a mis deseos, ya por el aumento de las fuerzas navales como también por el escarmiento que debes sufrir los enemigos de nuestra causa, espero el que V.E. me dispensará la correspondiente venia para efectuar dicho Corso, con la retención

de mi clase, no dudando del que V.E. tendrá a bien acceder a ésta mi solicitud, por tanto:

A V.E., reproduzco mi anterior suplica esperando me conceda la gracia que solicito. Exmo Señor:

Fdo. Laureano de Anzoátegui

Informe del Coronel Pinto (parcial)

“...en esta virtud, que la pretensión del indicado Capitán no debe ser para él por tener un empleo de Propietario, sino para oficiales aventureros, como que se abre un mal ejemplo en su solicitud para los demás, me parece que en caso de concedérsele, sea rebajándolo del regimiento a quien no preste durante su comisión, servicio alguno.

Buenos Aires, enero 14 de 1820.

Fdo. Manuel G. Pinto

Resolución de Don Cornelio Saavedra (parcial)

Por la adjunto solicitud pretende el capitán Don Laureano Anzoátegui hacer el curso en la fragata que arma Don Patricio Lynch, como comandante de la tropa, para lo que no encuentra inconveniente este Estado Mayor General, pues halla en dicho oficial la aptitud y pericia necesarios, no obstante las observaciones del Coronel Don Manuel Guillermo Pinto.

Buenos Aires, enero 21 de 1820.

Documento N° 5. Instrucciones reservadas para el curso
(AGN. Sala X, legajo 11-8-8).

Instrucciones reservadas que confiere el Gobierno de la Provincias Unidas en Sud América a Don Patricio Lynch como armador de la Fragata Corsario nombrada La Heroína para hacer el curso contra los enemigos de la América.

1. Todo buque español mercante, corsario o de guerra será considerado como enemigo de este gobierno, por consiguiente podrá hostilizarlo, apresararlo o incendiarlo si fuere necesario, a

menos que condujera su abordó alguna persona de rengo con carácter público del gobierno español para el de las Provincias Unidas, en cuyo caso le permitirá libremente su viaje.

2. Si se trabare algún combate se tremolará el pabellón de las Provincias Unidas; a saber: blanco en su centro y celeste en sus extremos al largo.

3. Deber remitir diario exacto de sus operaciones siempre que hubiere proporción al menos mensualmente, con las noticias que adquiriera sobre el estado en la Europa, y demás interesante el conocimiento del gobierno.

4. Si hubiera noticias de que se dirigiera estas costas alguna expedición militar española, convertirá su primera atención a cortar transportes siguiendo sus aguas, con el fin de apresar, incendiar o destruir cuantas embarcaciones fuese posible del convoy español, consagrando este servicio como el más interesante a la justa causa a la América, a cuyo efecto se recomienda la atención de los artículos 11, 12, 13 y 14, en la ordenanza de curso provisional en 15 de mayo de 1817.

5. Si la escuadra española de guerra llegase a bloquear el Río de la Plata, procurará hostilizarla en cuanto lo permitan sus fuerzas, sin comprometer el honor del pabellón de las Provincias Unidas, afligiéndola con los demás corsarios del Estado, según los medios permitidos por el derecho de guerra y represalias.

6. En caso que se proponga hacer el curso en la Mar del Sur, considerará en estado de bloqueo las plazas de Lima y las de las provincias de su dependencia. Por consiguiente los comestibles de cualquier especie que se conducen por mar a cada uno de estos puntos, son géneros prohibidos y de contrabando, y como tales son prendibles en lo que se previene en la citada ordenanza.

7. Cruzando el mar Pacífico procurará adquirir noticias de toda la costa de Lima e informarse por las declaraciones juradas de los Comandantes y marineros de los buques que encuentre sobre las fuerzas de Lima, las que destacare aquél virrey en ayuda del ejército opresor del Perú. La idea general en Lima acerca del estado en la Península, la opinión en aquél pueblo sobre la causa de las Provincias Unidas, los sujetos de juicio y carácter que se juzgan en aquella, adictos a la libertad, cuyas exposiciones insertará en un cuaderno reservado, el que se remitirá a este Ministerio en primera oportunidad.

8. Como debe considerarse principal objeto del curso del enunciado buque corsario y demás de esta clase, cruzar sobre los puestos donde se hallaren buques enemigos: toda vez que estuviere a la boca de los de la península, redoblará la vigilancia, haciendo las preguntas correspondientes a los buques neutrales que entraren o salgan de ellos, con el decoro y circunspección propia de un oficial de la Marina Nacional, sin cometer la menor extorsión ni violar ninguna de las leyes establecidas entre las naciones cultas, consultando en cualquier duda, a la citada ordenanza, para no dar motivo de queja fundada por imprudencia en el comandante.

9. Entones, si fuere posible, por conducto en los mismos buques, con alguna persona de confianza en el territorio de España, averiguará con este motivo, su estado político, fuerzas de mar y tierra, y los proyectos que se hubiesen generalizado con más aceptación por parte del gobierno español contra los americanos.

10. Por este u otro arbitrio, procurará sacar los papeles públicos españoles, enviándolos en primera ocasión a esta gobierno.

11. El Oficial Primer Comandante queda severamente responsable ante la Nación, de la disciplina en los subalternos, en cualquier rango: del orden y economía interior del buque; del buen comportamiento con los prisioneros según sus clases; y de la

generosa acogida a los extranjeros o españoles que quieran emigrar hacia estas provincias.

12. Haciendo el curso sobre el puerto de Cádiz, que naturalmente es el más concurrido de los puertos del mundo, examinará con prolijidad sobre el estado general en la Europa, y a los buques que vuelvan de Nueva España sobre la situación de los realistas en el reino de México y de toda la costa firme, lo mismo que del estado de los patriotas, enviando los detalles para el conocimiento del gobierno.

13. Si el curso se hiciese sobre las islas de barlovento y costa firme, procurará adquirir noticias exactas del estado de la revolución de aquellos pueblos, remitiéndolos con los diarios de navegación, y en caso que arribare a alguno de los puertos de los Independientes, cumplimentará a su respectivo gobierno a nombre de las Provincias Unidas de Sud América, protestándole que recibirán protección y acogida todos los buques que arribaren al Río de la Plata.

14. Se recomienda a la prudencia y honor de los comandantes del expresado buque corsario, el pulso y delicadeza en el lleno de estas instrucciones, la mayor armonía con los bajeles de los poderes amigos o neutrales, y cuanto sea conforme al derecho de la guerra; sin perjuicio de las represalias, dejando en opinión honrosa y justificadas las intenciones del gobierno de las Provincias Unidas de Sud América, a cuyo fin se encarga la puntual observancia en todas sus partes de la Ordenanza de Corso que se le acompaña, a que queda ligado en los términos que con esta fecha queda sancionado con el dicho Armador, según se registra en el Despacho General de Marina de esta apostadero.

15. Como el gobierno español en el curso de la presente lucha no ha respetado ni respeta las propiedades de los súbditos de este Estado, bajo cualquier bandera que las encuentre, toda la de los individuos de aquella nación que se hallen a bordo de buques

amigos o neutrales mercantes, será y deberá respetarse, previa la más detenida justificación, buena presa, a cuyo fin será extraída, franqueándole por el apresador al Capitán Comandante del buque conductor, el documento correspondiente expresivo en las especies y cantidades extraídas por dicha razón, siendo de la obligación del apresador transcribir a su diario esta ocurrencia, y dar cuanta de ella a este gobierno o a sus Cónsules en donde los hubiere.

Dadas en el Campo Directorial en marcha a 15 de enero de 1820.

Me constituyo responsable en observar y hacer observar las antecedentes instrucciones: fecha ut supra,

Fdo. Patricio Lynch

Otra nota: (que parece un borrador pues tiene muchas tachaduras)

El Director Supremo de las Provincias Unidas en Sud América:

Por cuanto me hallo plenamente satisfecho de la delicadeza y honor con que el Coronel Graduado Don David Jewett, Comandante de las Fragata de Guerra de este... nombrada La Heroína, destinada a hacer el corso contra la bandera española ha desempeñado los encargos que se le han conferido por esta Supremacía en servicio de la causa general de la América, siendo de esperarse igual conducta en que nuevamente se le recomiendan los cargos de la responsabilidad a que queda ligado, por tanto, y con el fin de evitar en lo posible cualesquier abuso o desorden perpetrarse en Alta Mar con el pabellón Nacional de estas provincias, he venido en autorizar plenamente al referido Coronel D. David Jewett, para que pueda en el crucero que va a practicar, reconocer toda embarcación mercante o armada en guerra que navegue con la enunciada bandera, examinando la legitimidad de las patentes, su término, y uso que hubiesen hecho de ellas, siendo de su obligación reprimir y castigar cualquier exceso cometido en perjuicio de los pabellones amigos o neutrales, a cuyo fin ruego y

pido a toso los Reyes, Príncipes, Potentados, Estados y Repúblicas a quienes toque o pertenezca, le dispensen toda protección y auxilio, toda vez que aquel jefe se viese obligado a reclamarlo con tan justo motivo, ofreciendo hacer lo mismo en todas las ocasiones que así se me pida: Para todo lo cual le mandé expedir el presente diploma firmado de mi mano, sellado con el sello del Estado, y refrendado por mi Secretario de Guerra y Marina.

Dado en el Campo Directorial en marcha, a quince de enero de mil ochocientos veinte, año once de la libertad.

Documento N° 6. Sumario por apresamiento y robo en la goleta Carlota (AGN. Sala X, legajo 5-1-3).

Incidente en La Carlota Robo de bienes y dinero.

“Por partes que he tenido reservados de la Fragata presa Carlota sobre la conducta escandalosa con que se han manejado varios oficiales de aquélla, y entre otros el Ayudante y Guardia Marina de esta Don Juan King, los que hasta la fecha me he reservado por llegar a puerto; y siendo de necesidad como me lo tienen indicado- Proceda Vd. a formalizar una breve sumaria información acerca de las causales referidas, para lo que el cuarto teniente Don Francisco H. Buckeley, el cabo de presa Don Jaime Harris, los marineros Samuel Nicholls, Juan Williams, y los soldados Juan Castro y Mariano Gómez que se hallan abordo, podrán declarar, y lo que de las mismas declaraciones resultasen; nombrándole a V. de intérprete para los casos que necesite, a mi secretario Don Jorge Morton, y fecho todo, me dará V. cuenta con lo que resultare”.

“Abordo de la Fragata Nacional Heroyna, Puerto de Soledad, y diciembre 31 de 1820”. Fdo. Jewett”.

Habiendo de nombrar escribano según previenen las ordenanzas de ejército para que actúa en la sumaria información que voy a seguir (según previenen las ordenanzas) contra varios oficiales en el tiempo que se hallaren empleados a bordo de la presa Carlota, y

con particularidad contra el Guardiamarina Don John King, nombro al Cabo de Marina Manuel Varela Gundin?, quien enterado de la obligación que contrae, acepta, jura y promete guardar sigilo y pide fidelidad en cuanto actúe, y para que conste lo firmó conmigo en las Islas Malvinas y Puerto de Soledad, a bordo de la Fragata Heroína, a los dos días del mes de enero de mil ochocientos veinte y uno.

Fdo. Marcelo Vega

Ante mí: Manuel Varela Gundin, Escribano

A continuación se cita a declarar a varios testigos:

“En dicho día mes y año dicho Señor Juez Comisionado hizo comparecer ante si el interprete, al Cuarto Teniente Don Francisco H. Bulkeley, a quien se le hizo la mano derecha tendida sobre el puño de su espada y:

PREGUNTADO: Si sobre su palabra de honor promete a la Patria decir verdad sobre lo que fuese interrogado, dijo: *si prometo.*

PREGUNTADO: SU NOMBRE Y EMPLEO. Dijo *llamarse Don Francisco H. Bulkeley y que es Cuarto Teniente de la Fragata Nacional la Heroyna.*

PREGUNTADO: Si se halló en comisión abordo de la fragata presa Carlota, en qué clase pasó a ella, que tiempo estuvo, si ha hecho observación de las medidas de precaución para seguridad del buque que tomó el comandante de ella, Don W. Edwards, o los demás oficiales subalternos y tripulación: tanto en su cargamento como en las propiedades de los pasajeros y tripulación; qué trato recibieron éstos, tanto los hombres cuanto las mujeres que en ella venían con criaturas;

DIJO; *Que el veinte y nueve de julio del año pasado fue comisionado a bordo de dicho buque como Primer Teniente y Segundo de aquel Comandante, donde se halló hasta el ocho de octubre del mismo año. Por haberse enfermado del escorbuto se le traspordó a ésta; Que ha observado en aquél, no haberse formalizado inventarios, ni selládose las escotillas como debía ser, ni tomádose ningunas medidas de precaución sobre el cargamento,*

ni menos se tomaron por aquel Comandante medidas ningunas para la seguridad de las propiedades de los pasajeros y demás.

PREGUNTADO: Como es que se halló en poder de algunos marineros nuestros, el misal, los paños del altar y vestiduras del capellán, las camisas de las mujeres y lienzos de sus niños: Quién o quienes han forzado y robado los baúles de los pasajeros, por las órdenes de quien (y) en qué tiempo se hicieron estos robos: Que fue los que aquellos les sacaron: Si es verdad que las mujeres fueron registradas hasta las partes secretas: por quienes, y qué les quitaron. Quienes han tomado los instrumentos, cartas y relojes náuticos, tanto los del buque como los particulares de cada uno de los oficiales de aquel. Quienes son conocidos de haber apropiado para su uso algunos de los artículos robados. Como pudieron marineros introducirse a la Cámara, donde por previsión debían estar los pasajeros y mujeres, y allí tener sus equipajes.

Si Don John King ha tenido alguna parte en dichos robos. Si sabe ha tenido orden para efectuarlos, y si tiene noticia que entre la marinería que se halla en el día a bordo de ésta, se hallen algunos cosas de las robadas, y que diga cuanto sepa sobre el particular.

DIJO: *Que según conversaciones que oyó en aquel buque a los oficiales, está persuadido que en la guardia de estribor que se hallaba a cargo de Mr. Harris, bajaban los marineros a la cámara que querían, y nada extraño se hubiesen robado la capilla de aquel buque y aún a las mujeres y niños robádoles la ropa, porque así pudo suceder. Que los pasajeros que se transbordaron de la goletilla portuguesa para que los echasen en tierra, dejaron sus baúles, sacando alguna ropa, por no poder ir todos en el bote, y ofrecióseles que al día siguiente se les remitiría, lo que no se efectuó a causa de haber perdido de vista a aquella. Que ese día se transbordó el resto de los pasajeros a la goletilla americana, los que también fueron registrados por Mr. King, y aunque el declarante bajó a ver su baúl, se halló en el registro, y el Comandante Mr. Edwards le dijo: Señor, aquí no necesitamos de su presencia, porque para registrar, uno es suficiente. Con lo que el declarante se retiró, subiéndose arriba y dejándolo solo a Mr.*

King en dicho registro. Que después vio que se transbordaron los pasajeros al Bergantín Goleta Americana con todos sus equipajes: Que de allí como unos cuatro a cinco días en que bajó el que declara, a la cámara a ver sus baúles, vio que no solo habían robado los que habían quedado de los prisioneros sino también el suyo propio, y quejándose de ello al Guardiamarina Don Justo Acevedo y Belgrano, le entregó todo diciéndole que por equivocación había sido, porque se había creído era de los demás útiles todo lo que le entregó, y recorriendo el declarante los baúles de los pasajeros los encontró vacíos, notándoles a Belgrano, King y Edwards ropas que nunca se las había visto, y aunque le hizo el que declara las reflexiones a Edwards sobre aquello, éste le contestó muy enojado que si había venido abordo como espía, pues tenía buenas ganas de ponerlo arrestado, que también le dijo en este mismo tiempo el declarante, que sabía que Mr. King había sacado dinero hasta de las partes secretas a las mujeres, y aún hablando con King, éste le parece le dijo que hasta ocho onzas de dicho paraje le había sacado a una, y que toda la ropa que se había sacado de los baúles era para repartirse entre todos, lo que nunca se ha efectuado. Que está creído que en estos robos tiene parte de mancomún Mr. Edwards con King, pues estaban muy unidos en aquel tiempo: que al Guardiamarina Don Francisco Ribademar le dieron éstos un baúl con ropa, el que trajo a este buque dicho Guardiamarina, pues nunca se lo había visto, y estos robos debieron haberse hecho en la guardia de Mr. Edwards, y quien puede dar más razón, como que le dieron ropas y dormía en la cámara es Mr. Harris.

Que instrumentos no hubieron ningunos por habérseles permitido a los pasajeros, capitán y oficiales, llevar los suyos, y aunque el declarante fue encargado para ello, solo pudo rejuntar varias cartas de marear y un antejo, todo lo que entregó al Señor Coronel, y recibió recibo, que tiene en su poder. Que King tenía en su poder dos libros de los más esenciales y precisos, no queriéndolos prestar nunca para las observaciones, y a Mr. Thompson le dijo ser del primero nunca se le han conocido. Que el mismo Edwards tenía un reloj de oro que nunca se le había visto, y

éste mismo se hizo de un traje portugués, un chaleco y calzón. Que ignora que entre la marinería que se halla en el día en este buque haya algunas cosas de las robadas. Que Mr. Thompson le dijo al declarante en una ocasión que una noche Mr. Edwards y King se habían repartido ropa de aquella, todo lo que le es probable al declarante por lo ya relacionado, y aún en una ocasión vio que King echó una camisa al agua y le dijo a Mr. Edwards: tengo bastantes.

PREGUNTADO: Que conducta ha sido la de los oficiales que se hallaban en aquel buque, y en particular la de King: si influirían a los marineros al buen orden y si conciliaron los ánimos de unos con otros. Si a más de lo dicho sabe que alguno hubiese tomado o encontrado algún dinero, por quién y qué destino se le ha dado.

DIJO: *Que nada tiene que decir sobre la conducta de los oficiales, que sobre King, como no era oficial, no tenía guardia alguna y quien puede dar más razón y circunstanciada con más individualidad es el cabo de presa Mr. Harris; Que King solo y Mr. Edwards, eran reservados para todo, y ellos recibían papeles que iban de aquí y al declarante no le decían, pues desde el día que Edwards le dijo lo que lleva declarado, se guardaban de él y lo tenían entre ojos.*

Que todo lo dicho es la verdad a cargo de la palabra de honor que tiene dada, en que se afirmó y ratificó leída que le fue, dijo ser de edad de treinta años, y lo firmó con dicho Señor Juez Comisionado e intérprete, quien expresó ser su traducción fiel y legal, de todo lo que doy fe.

Añadiendo el testigo al tiempo de firmar que uno de sus baúles fue abierto por el mismo Belgrano, como ya lo ha dicho, pero que el baúl se lo echaron al agua, y esto fue que vio el día que pararon al bergantín goleta Americano, sin una cadena de oro y reloj de su uso que no apareció: que el otro baúl también se lo abrieron pero que nada ha echado menos hasta la fecha, que cuando Belgrano le entregó la ropa que lleva dicha, le expresó que entre él y Mr. Harris se la habían repartido creyéndose fuese de los otros baúles.

Fdo: Francis H. Bulkeley, Morton, Marcelo Vega, Manuel Varela Gundin

“En dicho día mes y año, mandó dicho Señor Juez Comisionado, comparezca ante sí intérprete y presente escribano, al cabo de presa Don Jaime Harris, a quien dicho señor le hizo poner la mano derecha tendida sobre el puño de su espada y:

PREGUNTADO: Si bajo su palabra de honor promete a la patria decir verdad sobre lo que supiese y se le interrogase, dijo; *si prometo.*

PREGUNTADO: Su nombre y empleo; *dijo: llamarse Jaime Harris y que es piloto de este buque.*

PREGUNTADO: Si se halló a bordo de la fragata presa Carlota, en que clase pasó a ella, que tiempo estuvo; qué medidas de precaución tomó aquel comandante para la conservación del cargamento y propiedades de los oficiales, pasajeros, mujeres y niños que en ella venían, y que trato recibieron éstos;

DIJO: *Que la misma madrugada que se hizo la presa, pasó a ella en su misma clase, donde permaneció veinte y un días, que en este tiempo no ha visto se tomasen ningunas medidas de precaución por aquel comandante, pues ni cerradas ni selladas las escotillas estuvieron, ni menos se formalizaron inventarios. Que en cuanto al trato que recibieron pasajeros y demás, fue un trato regular y con decencia, de lo que ellos al despedirse, se mostraron agradecidos.*

PREGUNTADO: Como fue que hallándose todos aquellos en la cámara, pudo la capilla del buque ser saqueada por los marineros, paraje donde éstos no debían entrar, ropa de las mujeres y niños, y aún los equipajes de los demás pasajeros, por orden de quien se ejecutaron estos robos; en qué tiempo se hicieron; que especies fueron robadas; si es verdad que las mujeres fueron robadas hasta llegar a las partes secretas; quienes se apropiaron libros, cartas, reloj y demás instrumentos náuticos; quienes de los artículos robados se han apropiado para su uso; quienes son los que tienen parte en dichos robos; si sabe que a bordo de esta se hallen algunos artículos de los robados y quienes los tienen, como también que parte tenía en dichos robos en Guardia Marina Don John King, diciendo menudamente cuanto sepa sobre el particular.

DIJO: *Que toda la capilla o mucha parte de ella, así como los desechos de los baúles que dejaron los prisioneros en la cámara, que se transbordaron a la goletilla portuguesa a causa de no poderlos llevar en el mismo bote por la mucha mar, y ofrecióseles que al día siguiente se les remitiría todo, fue saqueado por Mr. King y orden de Mr. Edwards, y lo que quedó que ellos no quisieron junto con el ornamento, se los repartió dicho comandante, arriba de cubierta, a la tripulación, que Mr. King y Mr. Edwards se apropiaron como tres sacos de ropas de las mujeres, que en dichos baúles tenían, y aún el declarante vio sacar tres piezas (de) género de seda como para vestidos de mujer, los que Mr. King le dijo llevase para arriba y el declarante los llevó y puso arriba de uno de los camarotes que se hallan sobre cubierta y después vio que el muchacho de la cámara los guardó en el camarote de Mr. Edwards junto con otras de ropa, que aunque en el acto que King se hallaba en dicho registro le dijo al que declara se retirase, él le contestó no quería efectuarlo, dio parte aquel al comandante, quien le mandó subir y le contestó lo mismo; que King siguió con su registro y el declarante también se puso a ayudarle y dentro de un baúl sacó el cáliz, el que entregándose a King, no lo quiso recibir, y habiéndoselo dado a Mr. Edwards lo recibió y guardó; que enseguida el declarante sacó de un bolsillo de chaqueta un cartucho de dinero envuelto en papel, no sabe que clase de dinero sería, porque King se lo arrebató, pero a su parecer y por el tamaño, tendría como quince piezas poco más o menos; que King concluyendo con este registro, entró con las personas y llegando con demasiada grosería e indecencia a una de las mujeres, esta huyó retirándose a su camarote, de adonde volvió con dinero y le entregó a King, sin que pueda el que declara expresar la cantidad, ni paraje de donde aquella lo sacó, que esta mujer era casada y allí presente estaba el marido, quien viendo la indecencia con que registraba a su mujer, le dijo que pare semejante procedimiento, para que no se tomara la mujer, que esta lloraba diciendo que el único dinero que le quedaba se lo quitaban y como saltando en tierra podría subsistir; que cuando se ejecutaron los robos de baúles que quedaron y se ofrecieron*

remitir al día siguiente, lo que no se efectuó por haberse perdido de vista la goletilla, y transbordándose al bergantín americano los otros pasajeros que fueron con todo su equipaje, entonces y en el acto se comenzó el robo de todos los dichos baúles. Que King debe tener en su poder dos libros de náutica que nunca los tuvo, uno el almanaque náutico y el otro las tablas de Mendoza, y aunque se le pidieron por Mr. Johnson... del buque, contestó King ser suyos y habérselos regalado el tercer piloto, que ignora que en este buque haya o tenga algún individuo algo de los artículos robados; que la parte que tenía King en estos robos, no solo el cumplimiento de las órdenes del comandante Mr. Edwards, sino mucho más connato activo que su parte tenía en ello pues se le conoció tenerlo seducido a dicho comandante; y que cuanto este obraba no era parte suyo sino dictado y a influencia de King, que también vio a Mr. Edwards por una sola ocasión, un reloj de plata que nunca se le había conocido. Que al día siguiente King le dio al declarante y al Guardia Marina Don Justo Acevedo Belgrano, un poco de ropa vieja, como desechos, que ellos no habían querido. Que a las tres noches de estar los baúles allí, vio Johnson que Mr. Edwards y King secretamente se repartían de varias ropas, y esto creyéndose que nadie los veía, porque Johnson se hacía el dormido y todo estaba presenciando; que aunque King negaba cuando se ofrecía tener nada saqueado, por su camarote se veía casi lleno de cosas que nunca se le habían conocido.

Que por todo lo dicho y muchas conversaciones que entre ellos tenían acerca de este procedimiento, se incomodó mucho Mr. Edwards con el declarante, y Mr. Buckeley, diciéndoles que si habían ido de espías, que nada les importaba y que uno u otro pasaría otra vez a la Heroína, lo que así efectuó transbordándolo al declarante.

Que cuando las mujeres se despedían, le dijo una de ellas que tenía deseos de verlo en Lisboa, y el declarante le contestó que el no las tenía, y ella le repuso: no, no es por mal, porque por mal así mujer como soy, de buena gana asesinaría a un caballero que hay aquí abordo, sin decirle quien es; que el comandante Mr. Edwards les dijo que los reprendería ... que les importaba de aquellos

registros y ellos contestaron que por su interés particular de cada uno, querían saber el dinero que se sacaba, a lo que contestó aquel que nada les importaba, pues todo iba a poder del coronel, lo que nunca (Sabe muy bien) no ha realizado.

PREGUNTADO: Si del cargamento se sacó algo y si se abrieron en alguna ocasión las escotillas; qué número de piezas y de que clases fueron las que le tocaron del reparto y éstas dónde se hallan, dijo: Que del cargamento no se robó nada, solo que para dar a la gente se sacó tabaco y aguardiente; que el cargamento que había fuera de cubierta le fue entregado a Mr. Johnson, quien hizo su inventario particular pero no general; Que de lo que a él se le dio como regalo de King, algo tiene en ésta, por haberlo dejado lo demás en la presa, que de reparto sólo recibió una chaqueta, pues lo demás fue regalo particular de King y la chaqueta por el comandante.

Que King más parecía comandante de la presa que subalterno, pues él nada hacía, ni guardia tenía, y solo demostraba un pasajero que está creído. Que después de las aprehensiones de Mr. Edwards, al día siguiente fue transbordado, fuese por influjo de King como que está cierto que Mr. Edwards es nada avariento ni capaz de indisponer a nadie, y solo la influencia de King es la que pudo a aquel hacerlo comprometer en algunas cosas como de la que ha declarado.

Que todo lo dicho es verdad a cargo de la palabra de honor que tiene dada en que le afirmó y ratificó sin tener que añadir ni quitar, leída que le fue, dijo ser de edad de veinte y tres años, y lo firmó con dicho Juez Comisionado e intérprete, quien expresó ser su traducción fiel y legal, de todo lo que doy fe.

Firmado: James Harris, Morton, Marcelo Vega, Manuel Varela.

Seguidamente se convoca al testigo Samuel Nicholls, Timonel de las Heroína y a otros tripulantes quienes declaran en forma similar.

Documento N° 7. Desembarco de la Goleta Rampart. AGN, Sala X, legajo 5-1-3

Buenos Aires, febrero 21 de 1821

Al Señor General Don Martín Rodríguez
Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.
Exmo. Señor

El 16 del corriente la goleta norte americana llamada “Rampart”, su capitán Farrin, llegó aquí bajo el mando de un Capitán de Presa, oficial del Corsario “Heroína”.

En el mismo día de su llegada se avisó al señor Lynch, agente de aquel corsario, que el Capitán Ferrin, me había pedido, y yo se lo había prometido, toda la asistencia que dependiese de mí.

Motivos de respeto personal me dictaron un modo de proceder para con el señor Lynch diferente del que hubiere adoptado para con un desconocido.

Obrando bajo la influencia de motivos tales, tuve derecho a esperar al menos que se me informase de toda providencia jurídica que se tomase en los negocios de aquel buque.

Y con asombro, pues que acabo de saber que se va a descargar su cargamento sin notificación alguna dada a su capitán, aunque el artículo 41 de las Leyes y Reglamentos Marítimos de la Provincia expresamente exigen que “Se abriesen las escotillas a presencia del Comandante de la Marina o de su Comisionado, junto con los individuos interesados, que también deben hallarse presentes.”

Prepararé y presentaré ante VE. mis observaciones sobre todas las circunstancias de esta captura, mi única y más urgente obligación en la actualidad es invocar una estricta adherencia a las leyes de la Provincia; protestar ante cualquier desen(ilegible) de la goleta Rampart que no se notifique debidamente al capitán, y de presencia por él ... (roto) procediendo en descargar dicho cargamento.

Renuevo la aseguración de la alta consideración y respeto con que tengo el honor de ser de VE. el humilde y rendido servidor.

Fdo. J.M. Forbes

Agente de E.U. de Norte América

Respuesta:

Consiguiente a la solicitud de V. de 24 del presente, cuyo duplicado transcribe en oficio de 26 del mismo, tuvo a bien el señor Gobernador y Capitán General de esta Provincia, a ordenar ayer 27, al ciudadano Don Patricio Lynch, Agente de la Fragata Heroína, se abstudiese de proceder al desembarco del cargamento de la goleta Norte Americana Rampart, o que en el caso de haberlo principiado sobreseyese en él: Hoy se le ordena efectúe dicho desembarco con precisa sujeción a lo prescripto en el Reglamento Provisional al Corso de este Estado del año pasado de 1817, y tengo la honra de avisarlo al... (falta folio)

Documento N° 8. Informe general del crucero hecho por el Coronel Jewett. AGN. Sala X, legajo 5-3-1

Informe del Capitán Jewett. AGN. Sala X, 5-1-3. (Texto en inglés con copia en castellano hecha al mismo tiempo)

“Puerto Soledad. Islas Malvinas. Febrero 1° de 1821. A bordo de la Fragata Nacional Heroína.

Exmo señor:

Abrazando esta primera y única oportunidad de anunciar a V.E. la penosa historia de los sucesos que se han seguido en desgraciada y rápida sucesión desde que dejamos las aguas del Río de la Plata hasta el día presente, me impongo un trabajo que requiere una pluma más hábil que la mía, una imaginación menos atormentada por los padecimientos y menos ocupada por la continua combinación de facciosa y maliciosa villanía; pero ardua que mi empresa es mi deber la demanda. (sic) Yo no dejaré de procurar dar a V.E. tan concisa relación de nuestras pasadas y continuadas desgracias y de nuestra presente situación, cuanto las circunstancias lo permitan, reservando una más menuda relación, hasta una comunicación personal si alguna vez puedo tener el honor.

Muy pocos días después de nuestra salida del Río, sufrimos violentas tempestades y vientos contrarios, que causaron el que el

buque hiciese tanta agua, que ésta averió mucha parte de las provisiones, y descubrí la falta de carácter entre los oficiales principales, que se requiere para obrar con energía y unión; y para asegurar buen suceso en el asunto importante de nuestra empresa.

A esto se agregaba la mala situación de mi segundo, el Mayor Adams, digno y benemérito oficial, el cual jamás pudo subir a la cubierta desde que salimos de esa, hasta el día 26 de mayo en que expiró.

El Primer Teniente don José Hugues, con una complexión arruinada por la embriaguez, y un alma depravada, era más bien un instrumento para adelantar el faccioso espíritu que comenzó a difundirse, que para prestar la ayuda indispensable a la subordinación, que su empleo pedía. Ni la inexperiencia y crédulo carácter del Segundo Teniente, eran a propósito a corregir la cadena de males que diariamente se forjó, y su propia ignorancia y debilidad, lo condujeron a ser más bien el accesorio inactivo, que vigilante opositor a los fundamentos de los males subsiguientes.

El 3º, 4º y 5º Tenientes, destituidos de los principios del deber en servicio, parecían haberse contentado con mantener neutralidad y sin hacer esfuerzos para detener la corriente de desgracias, que en la secuela habían de destruir no sólo la armonía, sino también el primario objeto de la expedición, me pusieron en situación de no tener un oficial que me ayudase, ya para remediar en tiempo los males, o ya para impedir que el contagio se propagase entre los hombres malos que se habían descubierto entre la tripulación.

En el momento que la facciosa disposición de los oficiales había dado (¿lugar?) a las malas intenciones de una parte de la tripulación, la causa general de descontento se fundó en el poco andar de la fragata, en que ella hacía agua, y en la imposibilidad de un crucero afortunado, y esto aún antes de llegar a la altura de Río Janeyro.

Estando cerca de dicho puerto, con inexpresable dolor se descubrió que la mala calidad de nuestros cascotes de aguada, nos había hecho perder la mayor parte del agua, y nos compelió a buscar pronto en donde procurarla.

Se pensó que lo mejor era arribar a la Isla de la Trinidad, porque el volver al Río de la Plata hubiera producido demora y ruina. A nuestra llegada a aquella isla nos encontramos que no podíamos obtener allí sino una muy corta provisión de agua, lo cual nos hizo ver que para conseguir la cantidad que se necesitaba para las futuras operaciones, era preciso arribar a algún destino en que se pudiesen desembarcar y componer los cascos, y en donde se tomasen las aguas a la fragata.

En tan duras e imperiosas circunstancias, se tuvo por indispensable seguir rumbo al ecuador, y para pasar al hemisferio del norte, para buscar en las Islas de Cabo Verde las provisiones necesarias, y reparar el buque, cuyo partido adopté.

En este viaje el espíritu inquieto y faccioso, tanto de los oficiales como de la tripulación se manifestó; muchos se combinaron para hacer protesta contra el mal estado del buque, alegando que andaba poco y hacía mucho agua, y para solicitar o exigir que fuésemos en derechura a los Estados Unidos de N.A.

A la ejecución de tal idea me opuse como inútil, temeraria y ruinosa a la empresa y deshonorosa en el extremo; y tuve la fortuna por entonces de frustrar la intención.

Seguimos nuestro rumbo hacia el norte hasta llegar a las Islas del Cabo Verde; donde, con toda vigilancia, compusimos tanto las pipas como el casco del buque; y nos dirigimos hacia la costa de España, registrando todo buque que podíamos alcanzar; hasta que el 27 de julio de 1820 descubrimos un buque de guerra o fragata fuertemente armada, a las 10 de la mañana, que perseguimos inmediatamente, pero que no pudimos alcanzar hasta medianoche.

Habiendo dos días antes una contusión que me imposibilitó de estar por mucho tiempo seguido en la cubierta, mandé que se acelerase la persecución del buque en lo posible, y que me llamaran cuando llegásemos a tiro de cañón, haciendo saber a los oficiales que en el caso de salir enemigo, era mi intención atacarlo, cualquiera fuese su fuerza, desde que el nuestro podría ponerse a su lado. Cuando lo tuvimos a sotavento, a medio tiro de fusil, su apariencia por la luz de la luna confirmó nuestra primera opinión que era buque de guerra.

En este momento, y sin venir a voces, nos tiró una bala que pasó entre el palo de trinquete y el bauprés. Le saludé varias veces; al cabo nos respondió indistintamente, y según le entendimos "Portugués".

Mandé que se enviase un oficial a mi bordo, rehusaron hacerlo; habiéndose esto repetido y rehusado varias veces, le dije, ya en español, ya en inglés, que si persistieran en rehusarlo, le haría fuego. Al rehusarse otra vez, di orden al teniente Edwards que tirase desde el castillo de la cubierta superior, una sola bala, con dirección elevada, por encima de su castillo de proa. Luego que esto se ejecutó, nos tiraron una andanada con metralla y nos hizo fuego la fusilería a medio tiro de pistola.

Mandé se descargasen las baterías sobre él, que duró por el espacio de quince minutos, y le reducimos al silencio por otras dos o tres.

Al oír gritos y gemidos a su bordo, mandé inmediatamente cesase el fuego, creyendo que se hubiese rendido: en esto empezó de nuevo la acción, a medio tiro de pistola; respondí con dos andanadas; entonces gritaron "cuartel", diciendo que se habían rendido. Despaché al teniente Edwards con los oficiales y marineros necesarios para que se encarguen del buque por aquella noche.

Resultó ser, como lo verá V.E. por los documentos anexos, la fragata Carlota, de 22 cañones, con otras armas a fuego, una tripulación de 62 hombres, y 14 pasajeros, procedente de la Bahía de Todos los Santos, completamente cargada, con destino para Lisboa.

Consideradas todas las circunstancias, le señalé los oficiales y tripulación necesaria, navegué con ella, y al examinar el estado de los víveres, lo hallé indispensable dirigir nuestro viaje por las islas Azores, Madeira, Canarias y Caboverde, hacia el hemisferio del sur.

En consecuencia, el 6 de agosto, estando entonces a la vista de Fayal, con brisas leves y calmas, nos dirigimos S.E. por la isla de Madeira. En aquel tiempo tuvimos víveres cuando más por ochenta días, incluso una parte considerable de ellos en mal estado y de

mala calidad; agregándose a esto el estado incierto de las pipas de agua, el del buque, la conducta de los oficiales, la distancia del lugar de nuestro destino ulterior, la falta de recursos de crédito u órdenes para abastecernos en cualquier parte de Europa o de Norteamérica.

Luego de no haber caminado sino muy poco en el discurso de doce días, las calmas que se suelen encontrar en aquellas latitudes en esa estación, los vientos contrarios que se habían de esperar en la vecindad de las islas por donde pensábamos pasar, con la probabilidad de iguales vientos y calmas al atravesar el Ecuador, todo me obligó a dirigir el viaje por las islas de Cabo Verde. De allí me propuse seguir mi ruta con toda posible celeridad, siempre acompañando la fragata tomada, y mantenerme sobre la costa del Brasil (si el paso del Ecuador fuese favorable), en cuanto el estado de los víveres y del buque lo permitiese. Navegamos pues hacia las islas, pero adelantamos poco por causa de la escasez y contrariedades de los vientos.

Del 12 al 13 de agosto empezó a manifestarse una tenebrosa y horrenda conspiración de asesinato, robo y piratería. Fue descubierta; y los procedimientos en su terminación en cuanto se sepan hasta ahora, se hallarán detallados en los varios documentos que se transmitirán con la presente.

Sólo expondré con brevedad la corta noticia que tuve y de esta atrevida y horrenda tentativa, y el modo con que la sofoqué; sometiendo mi conducta a aquel gobierno cuyo estandarte, por la asistencia de la Divina Providencia me ha sido permitido proteger, y salvar la vida de los pocos de sus hijos que han sido mis compañeros en esta crisis penosa y desesperada.

En la noche del 13 de agosto, cuando el golpe fatal se había de perpetrar, entre las doce y la una, bajo el silencio y tinieblas de la noche, los campeones habían destinado a todos, menos la cuadrilla asesina, a morir.

A las once, todos los oficiales, con pocas excepciones, dormían y se hallaban sin defensa; una confianza y seguridad perfecta parecía haberse posesionado de todos, menos de mi mismo.

Desde las ocho, una impresión inexplicable de algún peligro secreto me privó del sueño, y como acostumbro en esas horas, me eché sobre mi hamaca sin desnudarme, satisfecho de que los centinelas eran alertos y fieles, y traté de desembarazarme de lo que consideraba como una impresión visionaria o un ataque de hipocondría – pero en vano -, a las nueve la impresión venció a la razón, fui impelido a levantarme, y subí a la cubierta disfrazado, donde sorprendido, vi a Thomas, piloto (Sailing Master), dejando el entrepuentes, y sin sombrero, venir al castillo de proa, pasar a la popa, y bajar a la hamaca del 1° Teniente Hughes, y detrás de una frazada que servía de cortina, quedarse algunos minutos hablando despacio con Hugues, e irse.

Volví a mi cámara, reflexionando en la causa de su visita, a un tiempo en que su deber no le obligaba a tan singular aventura. Permanecí allí hasta las diez, volví entonces a subir, disfrazado como antes, y hallé otra vez a Thomas sentado, sin sombrero, en la proa de uno de los botes, y varios hombres en movimiento a su alrededor y en el castillo de proa. Al descubrirme él se fue abajo. Con nuevas aprensiones a unas ocurrencias tan singulares, me retiré otra vez a mi cámara, donde la reflexión no me dio alivio alguno.

A las once y cuarenta minutos volví otra vez a la cubierta y hallé que reinaba un silencio perfecto por todas partes del buque. Pasé, sin que oficiales ni marineros en el alcázar me viesan, al pasamano del estribor, que me pareció sin gente, cuando una voz baja me dijo: “*Coronel, cuidado, os atacarán la vida en esta misma noche*”. Pregunté “*Quién se halla a la cabeza de una conspiración tal?*”. Me replicó la voz: “*El señor Thomas*”, pregunté: “*y quien más?*”, pero no recibí más respuesta.

Traté de indagar quien fuese la persona que me había dado la información, pero a nadie hallé. Regresé a mi cámara, me armé, y volví a subir inmediatamente a la cubierta. El mismo silencio reinaba.

Llamé al instante al capitán y teniente de la tropa, y al teniente Cornelia; mandé que cargasen a Thomas con dos barras de grillos, y al mismo tiempo que pareciesen en la cubierta el Condestable, el 2° piloto (Masters Mate) Juan L. Clarke, y el dispensero J.C. Goss,

armé la tropa; doblé los centinelas, con pistolas cargadas, y pasé a asegurarme de los que me suponía ser los principales, lo que se verá refiriendo a los autos y procedimientos que seguían.

No puedo dejar de expresar mi gratitud hacia el teniente Luciano Castelli, cuya asistencia impertérrita, pronta y enérgica, descubrió al veterano en el bizarro joven; la conducta del Teniente Vega fue sin rival; el Capitán de la tropa, los subalternos y soldados se portaron de modo a hacer honor a nuestra bandera.

El teniente Cornelia que, en el informe del Fiscal parece comprometido, en este momento cruel, ha manifestado y se ha conducido con mucha energía, y me proporcionó todo el socorro en su poder.

Cuando el azote de la muerte había reducido el número de la gente, tanto que apenas entre los enfermos, prisioneros y guardia, se hallaba gente suficiente para asegurar las velas del tiempo tempestuoso con que tuvimos que luchar, El Teniente Cornelia ha dado siempre el mejor ejemplo y se ha esforzado en lo posible para suplir el defecto, como también desde nuestra llegada, cuando sólo diez marineros se hallaron en estado de cumplir con su obligación, y éstos, aún afligidos más o menos con el escorbuto.

El 28 de agosto empezó la mano vengadora de la muerte sus lentos pero destructivos ataques, con síntomas los más espantosos de un escorbuto inveterado, aniquilando a los más robustos, y con pocas excepciones, a todos cuantos encontrase.

Sus primeros destrozos se manifestaron en la Presa (Fragata Carlota) donde se hicieron los mayores esfuerzos para salvar a los infectos e impedir que se extendiesen tan fatales ataques a los demás; tres veces la tripulación de aquella fragata en gran parte se mudó y fue trasbordada a la mía, de modo que se cambió literalmente de buque de guerra en hospital flotante, de donde todos los días se precipitaron más o menos cadáveres al abismo, víctimas de tan horrenda enfermedad.

Esta infección, y el motín a mi bordo, me daban que probar lo bastante del cáliz amargo; pero en el mismo momento de esta crisis, con asombro lo relato, descubrí que se había formado un

complot para matar a los oficiales, apoderándose de la presa, y llevársela.

Esto también tuve la dicha de sofocar, y de mantener la presa en mi compañía hasta el 20 de octubre, tres días antes de llegar a la sonda del banco septentrional de esta isla, en que época nos acometió una borrasca violenta del N.O. a Oeste; que nos hizo temer mucho por ambos buques; y en lo más fuerte de la tempestad, perdimos de vista la presa, y desde entonces acá, no tengo noticias de ella. Sin embargo, no puedo creerla perdida, ya por ser de fuerza muy grande, ya por haberla visto unas dos horas antes que se apaciguó la borrasca.

El estado de la Heroína al entrar en este puerto no puede describirse adecuadamente ni apenas imaginarse. Sólo diez marineros efectivos para atender al buque, asistir a los enfermos, a los moribundos, y enterrar a los muertos; sin la más distante esperanza de socorro, sino de los salutíferos efectos de la tierra fresca y una cesación parcial de la trabajosa obligación de navegar el buque por medio de una serie de tempestades y fríos rigurosos; cuya fatiga, con la desesperación consiguiente al presenciar la rapidez de la mano de la muerte, y el terror y padecimiento ocasionados por la violencia del tiempo, casi me dejó abandonado.

En esta situación entré en la bahía de este puerto el 27 de octubre, al cerrarse el día. No pudiendo alcanzar el puerto, y hallando el paraje propio para echar ancla, mandé que se efectuase, estando entonces a cosa de diez millas del antiguo pueblo de la Soledad. Al día siguiente, pasé en el bote a explorar que recursos nos ofreciese este lugar, como única esperanza de salvar de una disolución inmediata (puedo decir) a los sobrevivientes de las desgracias; que, por la mala calidad y escasez de los víveres, y la falta total de legumbres y de carne fresca, se hallaban reducidos al borde de la desesperación.

Vista la dilapidación de éste, en otros tiempos lugar hospitalero, con los despedazados restos de las velas de mi buque, para abrigar a los enfermos; lo que se verificó lo más pronto posible. Pude lograr anclaje seguro para mi buque, cuando, al desembarcar a los enfermos e infectados, el repentino cambio del aire y efecto de la

tierra, terminaron inmediatamente la existencia de algunos, y a otros dieron alivio.

Los escasos recursos en cuanto a legumbres y el trabajado ejercicio de la caza, sólo ofrecieron un refresco parcial a los enfermos y a los que se hallaban en estado de trabajar. Ni, hasta el día 12 de diciembre se hallaban los que sobrevivían suficientemente restablecidos para poder embarcarse otra vez; y entonces se halló que las velas se habían destrozado bastante en tierra por la violencia de los vientos y el mal tiempo.

No puedo dejar de exponer que nuestra situación se halló empeorada, teniendo entre los enfermos a varios de los amotinados, que me obligó la humanidad a desembarcar, y por consiguiente era preciso establecer una guardia en tierra. A principios confié este servicio al bizarro Vega, que lo desempeñó a mi completa satisfacción.

Fue sucedido en esta obligación por el Capitán de la Tropa, que desde entonces parece haber manifestado una disposición facciosa y disgustada. La apariencia de una disposición tal se manifestó primero en su correspondencia violenta, llevando las velas abordo y retirando la guardia.

Al llegar él abordo, intentaba secretamente seducir a los oficiales para que se aviesen con él, y me obligasen a dejar de una vez este lugar y regresar a Buenos Aires, en el estado en que se hallaba el buque. Por testigo de esta conducta debo nombrar al bizarro y honorable joven, mi edecán y subteniente Don Luciano Castelli.

El capitán Anzoátegui, no hallando allí a los oficiales deseosos de apoyar su tentativa, con la excepción del guardiamarina Marillio, fue inducido el 20 de enero de 1821 a hacer Protesta Pública, copia de la cual, con la de toda nuestra correspondencia, acompañará la presente. Se ha de observar que no contento con incluir a la tropa en la protesta, habla también del perjuicio a la tripulación.

En una conversación que tuvo después con un oficial, afirmó que el había sido instigado a la medida, por el Condestable, Contramaestre, y todos los pilotines (Master's Mates), para que

hiciese la protesta general en sus nombres también. Pero al citar a dichos oficiales para que declarasen si así hubiese acontecido o no, no solamente negaron el hecho sino también dijeron que nunca habían tenido comunicación alguna con él sobre el asunto, ni jamás habían pensado en dar un paso tal. Por mayor información tocante a esta materia, pido permiso para referir otra vez a Don Luciano Castelli. Sin embargo, en consecuencia de su tentativa a seducir a los oficiales del buque, y esta su renuncia formal de toda responsabilidad perteneciente a su oficio, según se consideraba, le suspendí del mando de la tropa y que quedase como pasajero, hasta que se supiese la determinación del Gobierno Supremo, con la opción de embarcar en un buque inglés que se hallaba entonces en este puerto, destinado al pacífico.

Es con sumo dolor que me veo obligado a exponer que alguna falta de armonía haya existido entre los hijos del país que sirvo; pero asegúrese V.E. que me he esforzado en lo posible para precaver un evento tan desgraciado; pero sin preocupación ni parcialidad, me veo en la necesidad de manifestar que el genio y carácter del capitán Anzoátegui son tales, que es imposible evitar su espíritu vengativo y malévolo.

El modo en que lo ha ejercido debo dejarlo para una relación personal por demasiado desagradable para que yo la presente aquí entre el negro catálogo de mis pesares.

Si por disposición del gobierno se pusiese esta Fragata, otra (vez) en comisión, se hallará necesario componerla, y muy conveniente mudar la mayor parte de su oficialidad y tripulación.

Persuadido a que mis desgracias bastarán para inducir al Gobierno Supremo de sacarme de mi presente estado penoso, enviando a un Comandante de su confianza en mi lugar, cuento con que mi súplica se concederá con la posible brevedad”

Con el más alto respeto, tengo el honorable ser de VE el más obediente y rendido servidor. A S.E. el Supremo Director de las Provincias Unidas de Sudamérica.

(Firmado) David Jewitt

Documento N° 9. Cruce de notas entre el Coronel Jewett y el Capitán Anzoátegui durante su estada en las Islas Malvinas. AGN. Sala X, legajo 5-1-3.

Nota N° 1.

Luego que llegué a este destino me recibí del puesto, e inmediatamente ordené pasasen al horno los confinados, procediendo luego a deshacer la casa que estoy ocupando, pasándome el resto del día en componerla, que ocupa, y la que tiene la tropa, como igualmente en hacer una limpieza general. Hoy viéndome más desembarazado he dispuesto una expedición que deberá volver el jueves, que daré cuenta de su resultado.

Con la poca pólvora que traje, y que V.S., tuvo la bondad de hacerme dar cuando fuimos a la fragata, he mantenido a los enfermos mandándoles algunos gansos, pues ninguna clase de víveres tenían (respecto a que no habían podido recoger mariscos), ésta y los balines se acabaron porque sólo dieron 4 tiros; tengo un buen cazador que es Martínez; hoy, si es posible, espero que Vs. la bondad de remitirme alguna.

Al tiempo de repartir las raciones del día de ayer, examinando al sargento, me resulta sólo había sacado diez y seis, incluso la de oficiales, cuando debían ser diez y ocho, respecto a los que se han dado para el servicio, que todo hacen 2 oficiales, 1 michiman, 1 sargento, 2 cabos y soldados 12. Por consiguiente espero tendrá V.S. ha bien dar la orden conveniente, pues esta hasta hoy se les ha suplido de las otras.

Dios guarde a V.S.

Cuartel en el pueblo de Soledad, y noviembre 27 de 1820

Nota N° 2.

Al Sr. Coronel Comandante de la Fragata Nacional Heroína del Sud América – Surta en puerto de Soledad

Del Comandante de la Isla. S.S.S.

Mi apreciable amigo y señor

La gente que en días anteriores dijo V. haber mandado a la caza de ganado o caballos ha llegado hoy trayéndome solamente cuatro piernas de una ternera que habían casado (lo mejor comieron por maldita dirección del sargento) de las cuales remito a V. tres piernas, y de la que me queda compartiré a los del horno, que para mi tengo gansos.

El adjunto estado me pidió D. Jorge, y según él podrá v. mañana ordenar se me remitan las raciones que al efecto mandaré a matar, y de este modo las tendré prontas para el domingo, que es cuando deben distribirse: yo lo entendí con el único fin de V. tenga un exacto conocimiento del armamento, munición y demás que existen en mi poder.

Tiene el honor de saludar a V. y ofrecer a V. de nuevo su inutilidad desde esta Soledad.

Fdo.: Laureano de Anzoátegui

Nota N° 3.

Hoy de mañana vino el Cabo de Presas Don Bernardo comunicándome orden de V.S. para llevar la vela que servía de techo a la casa de mi tropa, y que ésta y los presos podrían estar en mi habitación o en el horno: Cosa extraña es contemplarme capataz de presos! Esto es respecto a lo primero, y por el 2°, cómo responder de unos hombres que se hallan a una distancia que es materialmente imposible oír la vos del centinela?

Se resiente señor (hablo con el debido respeto) la delicadeza de mi honor cuando considero que aún después de sacrificar a más de mi comprometimiento, el tiempo, y... haya de pasar por tantas informalidades: después de esto se me vuelve a comunicar en la tarde por otro Cabo de Presas, trasladada a mí por un Guardiamarina, remitir abordo al preso Jim Smith, cuando señor, (repito mis respetos) el crimen de éste no es menos horroroso que el de los demás; que éste según su aspecto, sea mejor que aquellos no me aparto, pero ¿deja de ser criminal por esto? ¿A sufrido el todo de su condena determinada por el tribunal del Consejo de

Guerra reunido a sancionar la gravedad del proyecto fraguado por éstos?

No señor: la indulgencia de que éste disfruta no sé a que atribuir las: Ello es que he cumplido con las órdenes de V.S., pero en cumplimiento de mi deber lo hago presente.

También hoy (ilegible) Beka se llevó la achuela de mano de que hablé a VS. días pasados, y me servía para partir leña, no sé con V. orden: el caso es que si hubiese dado con la Pench de V.S., hoy hubiera dormido en la barra hasta haber dado cuenta, pues tengo por un ladrón todo el que lleve cualquier cosa de las que están a mi cargo, silenciosamente.

Dios guarde a V.S.M., a Islas Malvinas, Puerto de Soledad, y diciembre 11 de 1820

Fdo. Laureano de Anzoátegui.

Nota N° 4.

Al señor Don Laureano de Anzoátegui, Capitán de la tropa a bordo de la dicha fragata.

He recibido su carta fecha de ayer, y en virtud de la cual prevengo a V. que en vista de ésta, pondrá V. a la disposición de mi Ayudante el Subteniente Don Luciano Castelli, las velas, vergas, y demás artículos pertenecientes a este buque, retirándose V. abordo con toda la tropa, presas y equipaje.

Dios guarde a V.M.

A bordo de la Fragata Nacional de Sud América Heroína, y diciembre 12 de 1820.

Fdo.: Jewett

Nota N° 5.

Al Sor. Coronel Comandante de la Fragata Nacional Heroína del Sud América – surta en puerto de Soledad, del Comandante de la Isla

Repetidas veces ha tenido V.S. habien (sic) librar ordenes a la Compañía de mi mando cometiéndolas al Teniente de ella, las que por casualidad han llegado a mi noticia; no menos que hoy sucede con la que ordenado V.S. para la revista de ropa que debe pasarse mañana: en esta virtud y porque nada de esto me haga novedad, espero el que V.S. delibere si ha cesado en mí el ejercicio de tal Comandante de dicha Compañía, para que en este caso proceder a la entrega de cuanto hay en ella a la persona que VS. tenga a bien nombrar para este efecto.

Dios guarde a VM.

A bordo de la Fragata Nacional de Sud América Heroína, y diciembre 29 de 1820.

Fdo. Luciano de Anzoátegui

Nota N° 6.

Al señor Capitán Laureano de Anzoátegui, Comandante de la tropa de dicha Fragata.

En contestación al oficio de V. de esta fecha. Tengo que decir que cuando hubiere el gusto de ver al señor Capitán Don Laureano de Anzoátegui ejercitando aquel interés para el servicio, que muchas veces ha profesado y que en otro tiempo ha manifestado; en la subordinación y la limpieza de las tropas, entonces pasaré al señor Don Laureano de Anzoátegui mismo las comunicaciones en relación a las tropas, como habiéndose restablecido en su anterior buena disposición para el servicio.

Sírvase V., en conformidad con mi orden por el Teniente Vega, haber una revista de las tropas a las diez de la mañana.

Dios guarde a V.M. A bordo de la Fragata Nacional Heroína, y diciembre 29 de 1820.

Fdo. Jewett

Nota N° 7.

Impuesto del oficio de V.S. en contestación al mío, ambos fecha de ayer, paso con el mayor respeto a dar a V.S. las pruebas (en mi

opinión) más convincentes de que jamás he faltado a la subordinación; y por consiguiente expondré que aún VS. mismo tal vez me dio mérito a que hubiere violentado mi honor.

En tres de junio del presente año sucedió V. sin proceder a una averiguación formal, a la expectación de oficiales, tropa y marineros, por un falso informe de Don Cristóbal Cornelia; fui tratado por VS. de cabeza de motín, y aún para desvanecer aquella impostura, pude de manifiesto las tres centinelas que habían, y nada quiso VS. preguntarles, tal vez por ajar mi honor y dar más importancia a la calumnia; sucediendo a esto el no hablarme en más de quince días aún cuando yo daba la salutación que correspondía a mi honor y educación: por último llegó el caso tan deseado para mí, cual fue el 27 de julio, en que pude hacer difundir esas ideas; luego el acontecimiento del 13 de agosto del mismo año, en que vi con sentimiento hallarse envueltos en proyectos tan temerarios que los mismos que no miraban ni atendían a más que a fulminar contra mí viles calumnias, para de este modo hacerme exasperar y ver lleno el logro de sus ideas.

Recientemente sucede haberle yo pasado a V.S. oficio desde tierra, con el que pongo de manifiesto ser materialmente imposible responder por unos presos que se hallaban a una distancia que no podría oírse la voz del centinela, y que en mi habitación alojamiento no podían estar porque se aventuraban las armas, mi honor (ilegible) y en consecuencia se me (roto) luego que llegue a este destino me recibí del puesto e inmediatamente pasasen al... (Faltan folios)

Documento N° 10. Nota de protesta del Capitán Anzoátegui. AGN. Sala X, legajo 5-1-3.

Protesta

Continuación de una nota

“...me hace retirar abordo: obedezco, doy parte a V.S. en la tarde que le vi en cubierta; y muy lejos de atender a mi expresión,

dio vuelta la cara menospreciándome. ¿Es esto señor el modo de tratar a un oficial?

Si V.S. me creyó delincuente por qué no me castigó con arreglo a la gravedad de mi delito o me reprendió del modo debido? ¿Se ha creído V.S., que ahora vengo a saber lo que es el servicio militar ni el modo con que se debe respetar a un jefe y como éste debe respetar a sus oficiales para hacer de mejor modo respetado?

No señor Comandante, no es lo mismo tratar a un oficial hecho de ayer y por lo general acostumbrado a recibir hoy vejaciones y mañana cariños, que a un oficial de Línea que tiene por base su honor y la satisfacción de decir que en ninguna parte en que ha prestado sus servicios, ha merecido los desprecios que en este buque, donde tal vez mi desgracia me ha conducido. Pero insubordinado no señor; porque si muchas veces no saludo, es cansado de ver que V.S. no contesta a mis saludos, y mirándome con tanta delicadeza como el primero, me es muy triste verme sonrojado por momentos, pues si las clases son diferentes, el honor es uno mismo: de consiguiente no tiene V.S. en ningún caso derecho a despreciarme.

Si mi tesón en el servicio desmayó, no habrá sido otra la causa que la ya dicha, porque un oficial despreciado de su jefe es consiguiente debe caracterizarle muy poco honor, y hallándome en este caso por opinión de Vs. según su proceder, desde que me retiré de tierra no pude menos que mirar con tibieza el servicio, encargádoselo al Teniente.

Este es señor comandante, en compendio, los descargos a que me sugiere que haga el oficio de V.S., en que se me trata de insubordinación, cuando primero aprendí a obedecer que a mandar.”

Dios Guarde a V.S. muchos años.

A bordo de la Fragata Nacional Heroína, y diciembre 30 de 1820.

Fdo. Laureano de Anzoátegui

Documento N° 11. Solicitud del Capitán Anzoátegui. AGN. Sala X, legajo 11-8-8.

Don Laureano de Anzoátegui, Capitán del Regimiento de Artillería de la Patria, ente V.E. con el debito respeto dice: Que habiéndose armado en Corso la Fragata Nacional Brac, por Don Patricio Lynch, y solicitándome dicho señor para entregarme el mando de la tropa que debe guarnecer la antedicha, y recayendo este encargo uniforme a mis deseos, ya por el aumento de las fuerzas navales como también por el escarmiento que debes sufrir los enemigos de nuestra causa, espero el que V.E. me dispensará la correspondiente venia para efectuar dicho Corso, con la retención de mi clase, no dudando del que V.E. tendrá a bien acceder a ésta mi solicitud, por tanto:

A VE., reproduzco mi anterior suplica esperando me conceda la gracia que solicito. Exmo Señor:

Fdo. Laureano de Anzoátegui

Informe del Coronel Pinto (Parcial)

“...en esta virtud, que la pretensión del indicado Capitán no debe ser para él por tener un empleo de Propietario, sino para oficiales aventureros, como que se abre un mal ejemplo en su solicitud para los demás, me parece que en caso de concedérsele, rea rebajándolo del regimiento a quien no presta durante su comisión, servirá alguno.

Buenos Aires, enero 14 de 1820.

Fdo.: Manuel G. Pinto

Resolución del Don Cornelio Saavedra (parcial)

Por la adjunto solicitud pretende el capitán Don Laureano Anzoátegui hacer el corso en la fragata que arma Don Patricio Lynch, como comandante de la tropa, para lo que no encuentra inconveniente este Estado Mayor General, pues halla en dicho oficial la aptitud y pericia necesarios, no obstante las observaciones del Coronel Don Manuel Guillermo Pinto.

Buenos Aires, enero 21 de 1820.

Documento N° 12. Nueva nota de protesta, destitución del Capitán Anzoátegui y reclamo de la tropa en Malvinas. AGN. Sala X – Legajo 5-1-3.

Presentación de Don Laureano Anzoátegui

Al Señor D. David Jewett, Coronel Comandante en Jefe de la dicha fragata.

Cuando la razón y la justicia de hallan en contradicción, prometen ciertamente un contraste al sensible espectador; principalmente cuando éste se ve en el caso de experimentar sus efectos; mucho más si se sofoca la voz de la primera a impulsos del poder o la fuerza; pero no siéndome fácil la comprensión de este problema, haré un breve reparo, esperando el que V.S. en su contestación me dará la solución.

La primera objeción que debo hacer a este respecto es que nuestra contrata ha sido por el preciso término de ocho meses; y si V.E. lo hallaba a bien, el de cuatro más. Los primeros están cumplidos. Respecto a los segundos, su expreso sentido es el de cruzar los dichos cuatro meses restantes, no el de vegetar en este puerto como estamos privados de todo recurso, y hasta hoy (según se me ha dicho) sujetos a una triste ración. Aún hay más; supongamos que se quisiera cruzar los tres meses no cabales que nos restan para cumplir el segundo término; ¿Cuáles los víveres y demás que carecemos? ¿Qué gente ni oficiales tenemos para esto? Pero imaginemos que todo esto tuviéramos: ¿Qué crucero haríamos en tan corto tiempo, que antes de nada no nos venciera?

Por último, señor: no me determino a demostrar mi segunda objeción por no faltar al debido respeto (Esto es según la opinión de V.S. o la de su intérprete, puesto que en otra ocasión, por haber producido la sincera verdad, no solo se me trató de insubordinado, sino que fui mirado con el mayor desprecio, cuando yo me había formado la idea más lisonjera creyéndome defensor de la libertad de mi país, poder espontáneamente verter expresiones verdaderas, aún al Jefe de graduación más alta, pues que en este caso la opinión

es libre); más a mi pesar he visto lo contrario; por cuya razón omito el dicho capítulo) pero séame permitido decir que no resultándonos ventaja alguna esta dilatada estación, más bien vendría esperar en perjuicios cuando no al Armador y Accionistas, a los individuos de que se compone la tropa y tripulación; por tanto hago a V.S. la más será protesta de responsabilidad por cuanto pueda ocurrir en lo sucesivo, pues a nada se limita mi dicha protesta haciéndola tan extensiva, que en sí abraza cuanto pueda caber en la imaginación del hombre.

Dios guarde a V.S. muchos años. Fragata Heroína, al ancla en Malvinas, puerto de Soledad, y enero 20 de 1821
Fdo.: Don Laureano de Anzoátegui

Destitucion del Capitán Anzoategui

Fragata Heroína, al ancla en Malvinas, Puerto de Soledad, y enero

Al Señor Capitán Don Laureano de Anzoátegui, a bordo de la fragata.

Sírvase V. al recibo de este oficio, entregar el Señor Teniente Don Marcelo Vega, el mando de la tropa de la Fragata Nacional Heroína de mi mando, con los efectos y las cuentas de ese cuerpo.

Queda al arbitrio de V. tomar pasaje en el buque que se haya de presente a nuestro costado, desembarcarse o quedar a bordo de este buque como pasajero hasta la vuelta del Cutter destinado hoy a salir al primer viento.

Dios guarde a V.M. muchos años. A bordo de la dicha fragata Nacional heroína, y enero 20 de 1821
Fdo.: David Jewett

Al Señor Teniente Don Marcelo Vega, comandante de la tropa de dicha fragata

Al recibo de este oficio servirá V. tomar el mando de la tropa a bordo de la Fragata Nacional Heroína, de mi mando, a causa de la protesta y dimisión del Capitán Don Laureano de Anzoátegui, como parece del oficio fecha de hoy y presentado en consejo de los Tenientes de dicha fragata en el mismo día.

Dios guarde a VM muchos años.

A bordo de la dicha fragata Nacional Heroína, enero 20 de 1821.

Fdo.: David Jewett

Reclamo de la tropa en Malvinas

Al Coronel y Comandante de la Fragata Nacional La Heroína

Ramón Ahumada, Sargento 2° de la Compañía de Marina del expresado buque, por sí y a nombre de los demás individuos de ella, ante V.S. y con el debido respeto, me presento y digo: Sentando en principio los artículos de ordenanza que nos permiten hacerle al Jefe cualquier recurso o gestión en forma, y con particularidad el de la ordenes generales que dice: “todo militar se manifestará conforme al sueldo que goza y el empleo que ejerce, le permite el recurso en todos los asuntos, haciéndolo con modo y por conducto de su respectivo jefe.”

Asimismo lo hacemos nosotros, sin incluir otros varios artículos para que en ningún tiempo se nos acuse de motín o levantamiento, de lo que no sólo estamos distantes de ello, sino que también, aún más allá de imaginársenos, abominamos y detestamos semejante crimen, por todo lo que, y por conducto de nuestro inmediato jefe, y yo a nombre de mis poderdantes, hice por partes fundando esta mi solicitud.

Con fecha de veinte del que corre, se nos llamó a a popa en el entrepuente a formación, lo que cumplimos en el momento, dentrando a ella en nuestros interiores, creídos en que seguramente sería por algún asunto particular o comunicándonos alguna orden: ¿Pero Señor, de cuanto sentimiento y dolor nos sirvió el ver la separación de nuestro Capitán de nuestro lado?, momentos en que quedamos todos perplejos y mirándonos unos a otros sin

atrevernos a alargar el discurso, lo que sucede en semejantes actos primos, que muchos de los circunstantes que se hallaban presentes podrán decir nuestra tribulación, pues se hallaron bastantes espectadores.

No estamos distantes de creer que el Capitán haya cometido para con V.S. alguna falta de la que nosotros no debemos ser sabedores, ¡Pero Señor, ésta no podía ser castigada con otra pena más simple, o a lo menos que no nos fuera trascendental! ¡No podía anotársele la falta y llegado a nuestro destino dar cuenta al Supremo Gobierno!

¿Ha cometido acaso algún delito de alta traición por el cual merezca suspensión de empleo? Si así es (de lo que estamos bien distantes) por qué se singulariza a Don Laureano, y la misma suspensión no se le da a otros que con causas criminales aún están en su servicio y con sentencia; Si aquellos son de necesidad en el servicio, también el nuestro lo es por las razones que más adelante diré.

Mucha parte de los marinos han sido sacados de los trabajos en que se hallaban, por el Capitán, y éste debe llevárselos a su país, de adonde los sacó, concluido el crucero, y asegurarlos por el interés y personalidad de cada uno: los que hemos venido voluntarios también fuimos contratados por él, y estamos en el mismo número caso.

¡Y qué será de nosotros si llegando a nuestro país no tenemos al único agente, y con el que hemos contado desde que salimos de Buenos Aires para nuestros asuntos!

Por otra parte V.S. sabe muy bien que en las causas de amotinamiento que se han seguido aquí abordo, él fue su Fiscal, al que siempre los reos odian; y a vista de la suspensión de él, ¡qué dirán los enemigos que aún existen entre nosotros! Claro está y buen de manifiesto que se vanagloriarán, no sólo en ver esto, y por un espíritu de venganza, sino que quién sabe el modo como harán padecer entre ellos la conducta de este oficial.

V.S. puede estar persuadido que esta nuestra solicitud, ni es para ir contra las operaciones de V.S., ni porque no sea entero aprecio al Comandante que ahora tenemos. No señor, no es nada de esto, es

sólo un agradecimiento a nuestro capitán, que si así no lo hiciéramos seríamos unos mal agradecidos, cuyo agradecimiento llega a los casos de un deber; por todo lo que, y haciendo a V.S. la más respetuosa súplica, esto es bajo de los antecedentes que nunca hemos hecho a V.S. pedimento igual, y que V.S. mismo se nos ha franqueado por repetidas ocasiones para cuanto necesitemos... (roto)... logro.

A V.S., pido y suplico a nombre de mis poderdantes se nos reponga a nuestra cabeza a Don Laureano Anzoátegui, como anteriormente lo estaba, dándosele como por purgada cualquier falta que haya cometido, con los días que hacen a la suspensión y la publicidad con que se hizo, pues le será a dicho capitán de bastante ejemplar, cuya gracia y merced esperan recibir los marinos de mi Compañía, en cuyos nombres tengo el honor de suscribirme.

Fdo.: Ramón Ahumada

Respuesta del Capitan Anzoátegui

Quedo impuesto del oficio de V.S. en que se me ordena entregue al Teniente Don Marcelo Vega, la Compañía de mi mando, lo que acabo de efectuar en el momento: efectos verdaderamente de mi oficio, pues todo cuanto Vs. me dice lo preví antes, más no esperaba el que V.S. se desatendiera de contestar a mi sencillo lenguaje: En su consecuencia deberé decir que el pasaje que V.S. me propone en la fragata anclada a nuestro costado, es propio para desesperados, pues ésta se dirige a las costas del Perú. A su pesca. A más en nuestra ley se halla un capítulo que dice: "Todo buque en Alta Mar que sufriese una catástrofe por la cual se viese obligado a tomar puerto extranjero, y no pudiese seguir su viaje al destinado puerto, tendrá su capitán la precisa obligación de costear la tripulación al puerto de donde salió, o según las circunstancias, donde convengan ellos", siendo esto así, parece más regular se me dé el pasaje en el Cutter, a fin de regresar a mi país.

Es cuanto tengo que exponer a Vs. en contestación.

Dios guarde a Vs. muchos años.

Fragata Nacional Heroína, enero 20 de 1821

Fdo.: Laureano Anzoátegui

Documento N° 13. Nombramiento del Teniente Coronel Don Guillermo Roberto Mason. AGN. AGN. Sala X, legajo 5-1-3

Al Teniente Coronel Don Guillermo Roberto Mason:

A consecuencia de solicitud del Coronel Don David Jewett, Comandante de la Fragata Nacional de Guerra La Heroína surta en el puerto de la Soledad en Malvinas, enterado de los conocimientos marítimos y demás circunstancias que distinguen a V., he tenido a bien nombrarle para que pasando al citado puerto en uno de los buques destinados por los agentes de la citada Heroína, a conducir las provisiones necesarias a ella, se reciba del mando de ésta como de todo lo perteneciente a la misma, incluso los papeles del buque e instrucciones, que a su propartida se dieron por este gobierno al expresado coronel Jewett, siendo prevención que así con respecto a los haberes que V. haya de devengar en este encargo como en todo lo demás concerniente al buque, deberá V. arreglarse a las instrucciones del agente Don Patricio Lynch, siempre que ellas no estén en contradicción con las conferidas por el gobierno al Comandante Jewett, cuya puntual observancia se recomienda.

Para el mejor desempeño de los objetos a que he tenido a bien destinarle, queda v. facultado para proceder desde luego al enganche de la gente que estime necesaria al efecto, con advertencia que los costos de él y del transporte de los enganchados que habrá de hacerse en una de las embarcaciones indicadas para conducir víveres, será de cargo y cuenta de los armadores y a cuenta de La Heroína, cuyos oficiales inferiores nombrará V. según estimare oportuno.

Como este gobierno ha sido instruido de que el Capitán de la tropa destinada en La Heroína, Don Laureano Anzoátegui, fue suspendido de su empleo por el Coronel Jewett, cuidará v. que este oficial sea inmediatamente repuesto en él, a no ser que lo impidan circunstancias que lo haga inoportuna esta resolución.

Se incluyen el Despacho de Teniente Coronel expedido a favor de Vd., cuatro dichos en blanco para tenientes, y la orden cerrada para el Coronel Jewett, por la que será entregada a V. el mando de la Fragata Heroína y demás relativo a ella.

El gobierno espera desempeñará V. esta confianza con el esmero y delicadeza que exige su importancia, dando cuenta de cuánto ocurra digno de consideración, y lo avisa a V. para su inteligencia, satisfacción y fines consiguientes.

Febrero 27 de 1821

El Director Supremo de las Provincias Unidas en Sud América. A.G.N. Sala X – Legajo 11-8-8

Consiguiente al nombramiento en la persona de V., para relevar al Coronel Don David Jewett en el mando de la fragata Nacional (ilegible) la Heroína, surta en el puerto de la Soledad en Malvinas, ha resuelto que luego que haya tomado posesión del mando de dicha Fragata, de la vela en ella con dirección a la mar de la India, de la China, o Europa, según lo permitan las circunstancias, y en ello haga el crucero por el término de dos años contados desde esta fecha, contra los enemigos de las Provincia Unidas de Sus América, con entera sujeción a las instrucciones conferidas al citado Coronel D. David Jewett, y Ordenanza Provisional de Corso del año 1817.

Yo espero, que este encargo será desempeñado con todo el pulso, circunspección y delicadeza que caracterizan a un Jefe de la Marina Nacional, y lo aviso a V. para su inteligencia y fines consiguientes.