

*Díaz, Benito*

## Guerra con el Brasil: Fortificaciones de la boca del Salado 1826-28

---

### Trabajos y Comunicaciones

*1958, vol. 7, p. 66-105*

*Díaz, B. (1958). Guerra con el Brasil: Fortificaciones de la boca del Salado 1826-28. Trabajos y Comunicaciones, 7, 66-105. En Memoria Académica. Disponible en:  
[http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.952/pr.952.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.952/pr.952.pdf)*

Información adicional en [www.memoria.fahce.unlp.edu.ar](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar)



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

# GUERRA CON EL BRASIL

## FORTIFICACIONES DE LA BOCA DEL SALADO (1826-28)

1. Bloqueo del puerto de Buenos Aires y sus costas. Plan general de defensa. Habilitación del Puerto del Salado y del Tuyú. 2. Fortificación de la Boca. Los trabajos de Holmberg y sus *Instrucciones* para la vigilancia y defensa del Puerto. 3. Jefes militares a cargo de la Base. Dotación de la misma. Armamento. Abastecimientos. 4. Comunicaciones con la capital: Rutas y postas, chasques, servicios de galeras. 5. Guerra de corso. Ataques al Salado. Incendio de buques. 6. Actividad comercial del Puerto. 7. Fin del bloqueo.

1. El Imperio declaró la guerra el 10 de diciembre de 1825. La secular contienda que se proyectaba desde los primeros tiempos de la conquista, reanudábase ahora, disputándose siempre el fértil territorio de la Banda Oriental y el predominio por el estuario del Río de la Plata.

La admisión de los Diputados orientales al Congreso General Constituyente reunido en Buenos Aires, fué la causa y pretexto para aquella declaración. A los 12 días estaba ya la escuadra imperial frente a Buenos Aires, procediendo a poner en conocimiento del gobierno argentino, el estado de bloqueo a que sería sometido en adelante sus puertos y costas.

Las intenciones de los brasileños eran evidentes. Buenos Aires era el centro de toda la actividad comercial del territorio argentino. Por su puerto entraban y salían las mercaderías importadas y los frutos del país. Cortando este tráfico se afectarían sus recursos económicos, además de la ventaja estratégica que representaba aislar virtualmente de la zona disputada, a la provincia que contaba con más elementos militares. Estos dos objetivos imperiales, el económico y el estratégico, pudieron ser en gran parte anulados: el primero, con la habilitación de nuevos puertos y la acción de los corsarios; el segundo, con el establecimiento de baterías en lugares adecuados y la acción heroica de

la pequeña escuadra nacional al mando del intrépido Brown, que permitió el transporte de tropas y de abastecimientos en forma directa de la capital al puerto de Las Vacas en la Banda Oriental, reforzando constantemente al Ejército de Operaciones en su avance triunfante hacia el territorio de Río Grande.

Dentro de este planteamiento general de las operaciones de la guerra, nuestro estudio se particulariza con la habilitación y fortificación de la Boca del Salado, que adquiere por efectos de las circunstancias anotadas, un extraordinario valor comercial y estratégico. Las acciones libradas contra el enemigo y el inmenso sacrificio que representaba para nuestras milicias, jefes militares y corsarios, realizar sus trabajos en una zona privada casi de recursos, inhóspita y con inviernos muy intensos, nos obliga a hacer resaltar el heroísmo de aquella guarnición que diariamente izaba la enseña nacional al frente de sus baterías, desafiando a los buques imperiales que cruzaban sus aguas con fuerzas superiores.

Exhumamos pues del olvido, un fragmento más de nuestra historia patria, en la creencia que contribuimos con ello a realizar una mejor integración de los sucesos de aquella contienda. En particular presentamos a la consideración de las autoridades provinciales, un lugar histórico digno de ser recordado y un Puerto abandonado en la actualidad, y que bien merece la atención gubernamental en el sentido de mejorar sus condiciones naturales y fomentar su población.

Al establecerse el bloqueo imperial, con amplia superioridad numérica sobre la escuadra argentina, se planteó de inmediato el problema de la defensa de la capital, protegiéndola de un posible bombardeo, así como el de conservar expedita la vía de comunicación con el ejército de operaciones de la Banda Oriental, convoyando a las embarcaciones que transportarían elementos bélicos y tropas. La destrucción de la escuadra enemiga en una o más acciones decisivas era casi imposible. En consecuencia, el ataque sorpresivo, la maniobra fulminante, los cruceros rápidos sobre las bases y rutas de abastecimientos imperiales, debían estar apoyados por apostaderos o refugios en diversos lugares de la costa, defendidos por baterías, y de difícil acceso al enemigo. Brown, con la visión de un guerrero experimentado, en nota al gobierno nacional de fecha 7 de abril de 1826, proponía "la colocación de una Batería en Punta de Lara destinada a proteger aquella parte de la Costa para estación de la Escuadra y la ocupación de la Isla de Martín García sostenida por una Batería, y apoyada por dos cañoneras y un lanchón...". Con la primera facilitaba su movilidad de su apostadero de Los Pozos hacia la Ensenada en demanda de los buques que venían con destino a la capital, al entrar ya en la zona verdaderamente peligrosa del bloqueo; con la segunda

avizoraba el camino de los convoyes de abastecimiento y el acceso hacia los ríos Paraná y Uruguay ocupado por el cabotaje lluvial. El desarrollo posterior de la guerra confirma las previsiones de Brown, quien apoyado por aquellas bases, libra acciones memorables que realzan su personalidad de marino y ayudan a sostener bien alto el honor nacional (1).

El plan de Brown es llevado a la práctica a fines de 1826, cuando se encarga al Coronel de Artillería Eduardo Holmberg la instalación sucesivas de las baterías del Salado, Punta de Lara y Martín García. A pesar de formar parte del esquema general defensivo del Río de la Plata, la fortificación de la Boca del Salado tuvo otro origen y otra misión: Fué propiciada por los comerciantes de Buenos Aires para proteger el arribo de los buques mercantes, complementada luego como base de operaciones de los corsarios armados y organizados a costa de aquellos mismos. Debido a sus pocas unidades, que se fueron reduciendo en el transcurso de la guerra, Brown no pudo extender su radio de acción a lo largo de la Costa Sud, sobre la cual precisamente los imperiales fueron incrementando su vigilancia, hasta el punto de ser casi imposible a los buques mercantes y corsarios llegar a la capital. Por lo tanto el Puerto del Salado fué la meta obligada a pesar de que estuvo también estrechamente vigilada por unidades volantes de la escuadra enemiga. Para burlar su persecución debían navegar recostados a la costa, expuestos a varar y quedar así a merced del enemigo (2).

Las consecuencias del bloqueo se harían sentir muy especialmente en el gremio de los comerciantes y hacendados bonaerenses. Sin esperarlas, inmediatamente de declarado, un grupo de comerciantes que estaban a la espera de barcos que conducían mercaderías, interésanse ante el gobierno por habilitar un nuevo puerto que reuniera ciertas condiciones necesarias para su utilización, es decir, no estuviera muy lejos de la capital y pudiera a la vez conservarse fuera de la vigilancia enemiga. Estas gestiones se traducen en una presentación que hacen llegar al gobierno en abril de 1826 los comerciantes D. Félix Alzaga y D. Domingo Gallino. Ella nos permite reseñar los primeros pasos que se efectuaron y que culminaron al poco tiempo con la habilitación de los puertos del Salado y del Tuyú (3).

(1) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Sec. Doc. Donada. Archivo de Angel J. Carranza. Marina. Guerra con el Brasil (1825-28)*. 6.8.

(2) La GACETA MERCANTIL registra en estos años, no solamente los nombres de los buques que lograban burlar el bloqueo, sino también de aquellos que, perseguidos, encallaban en la costa, y eran las más de las veces incendiados por su propia tripulación.

(3) "Desde el momento que las fuerzas portuguesas —dice el documento— declararon bloqueado el Río de la Plata, los comerciantes que subscriben concivieron el proyecto de descubrir algún puerto en la Costa del Sur, que siendo ignorado por lo enemigos les facilitase la introducción de algunas expediciones que esperan; con este objeto se dirijieron al Gobierno provisorio Nacional haciendole presente

Los comerciantes hicieron transportar por tierra un gran lanchón o balandra y puestos ya en la boca del río Salado, observaron que desde allí se descubrían perfectamente los navíos que cruzaban por el canal Sud. Armaron el lanchón transformándolo en corso y a los ocho días apresaron la goleta imperial *Independencia del Brasil*, primera acción librada frente a la Boca del Salado. La actitud decidida de los comerciantes, coronada por aquel pequeño éxito, hizo que el gobierno destacara a fines del mes de enero de 1826 al Teniente 1º de Húsares de la Escolta D. Luis Gala en *comisión a la Boca del Salado*, al frente de una partida compuesta de un cabo y seis soldados, primer plantel de la futura guarnición, con *Instrucciones* precisas y por escrito sobre la conducta a seguir en su destino (4).

Hasta el mes de abril había entrado al Salado con importaciones la goleta norteamericana *Zará*, esperándose otras dos: la Polacra *Ti-burtina Romana* con procedencia de Santos o Bahía, y la goleta *Ann* inglesa, también de Santos. En consecuencia los comerciantes solicitaban en su presentación, la habilitación de aquel puerto, siempre bajo absoluta reserva y secreto, con el objeto de que los enemigos no interceptaran la llegada de las expediciones marítimas. Como en este caso sería autorizar las importaciones en forma clandestina, con el agravante de ser aquellas procedentes de puertos brasileños, el gobierno rechazó de plano la proposición, exceptuando de la prohibición a los artículos de guerra y a la entrada de inmigrantes, que podían ser descargados y desembarcados en cualquier punto de la república (5).

Lo cierto es que el Gobierno Nacional no vió en sus comienzos las ventajas del establecimiento de un puerto en la Costa Sud, como tampoco hubo de percibir de inmediato las posibilidades estratégicas

---

cuanto habían pensado sobre el particular y dándole cuenta que por los reconocimientos que habían practicado de la Costa Sur, por la parte de tierra, la boca del Río Salado era en su concepto el punto mas aparente para realizar sus proyectos...". El Gobierno, teniendo en cuenta la necesidad de proteger el comercio y los beneficios que resultarían de poseer un puerto a solo 45 leguas de la capital, con las ventajas de ser ignorado por los enemigos y fuera de los bancos del Río de la Plata, les concedió permiso en esa oportunidad para conducir a la Boca un buque, practicar todos los reconocimientos necesarios, y descargar caso de arribada a él, las expediciones que se le anunciaban, dando cuenta de cuanto ocurriese.

(4) Ver Apéndice Doc. Nº 1. Debía dirigirse a la barraca establecida en la parte de la boca conocida por el Rincón de Miguens, y manejada por D. F. Gallino, quien tenía a su cargo la goleta y el lanchón ya citados. En caso de entrar a puerto algún barco mercantil facilitaría su descarga, haciendo inventario de todos los fardos y dando la guía correspondiente a sus dueños para que éstos los trasladasen a la Aduana de la capital, enviando un duplicado de aquél al Ministerio, junto con la correspondencia que el barco trajese consigo, los papeles de su procedencia y el rol de sus tripulaciones. Si algún buque enemigo arribase al puerto, debía apresarlo, siempre que fuere posible, dando cuenta inmediata. Sin guía no permitiría despachar ningún cargamento. (El Rincón de Biedma contenía el Rincón de Miguens. Ver croquis de ubicación).

(5) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Subdelegación del Salado*, 1827. XII-4-5-2. Dictamen de fecha 15 de abril de 1826, basado en un informe de Manuel J. García.

del proyecto de fortificación de Punta de Lara y de la Isla de Martín García presentado por Brown (6). Pero frente al peligro de una nación que efectuaba actos de guerra en las puertas mismas de la capital, el gobierno argentino vió en la necesidad de reconsiderar sus primeras disposiciones. Por su parte los comerciantes, sin amilanarse por la negativa, continuaron sus actividades en la Boca del Salado, solicitando de las autoridades la remisión de armamento con cargo de reintegro, enviándoseles a principios del mes de julio de 1826, dos cañones de hierro de calibre de a 12, con todos sus útiles, además de sables, tercerolas, cananas y tiros a bala y metralla, base primaria de las futuras baterías (7).

No hemos podido fijar con certeza la fecha del decreto de habilitación de los puertos del Salado y del Tuyú. Creemos que haya sido simplemente una resolución que no se dió a publicidad con el objeto de guardar cierta reserva, tal como lo habían aconsejado los comerciantes. En cambio hemos hallado en un Legajo del Tribunal de Cuentas existentes en el ARCHIVO HISTÓRICO DE LA PROVINCIA (8), una declaración de fecha 2 de marzo de 1827, en la cual se expresa que ante la imposibilidad de evitar el arribo a las Costas del Sud, de las presas hechas por los corsarios, correspondía únicamente enviar a esos lugares en cuanto se tuviese conocimiento de la llegada, los guardias y oficiales necesarios, a fin de evitar negocios fraudulentos. Es posible pues que por esta fecha se decidió habilitar aquellos puertos, época en que más o menos es designado Holmberg para realizar las fortificaciones de la Boca. Además existen documentos que comprueban que en abril de 1827 se había establecido ya entre el Puerto del Salado y Buenos Aires un tránsito continuo de pasajeros y mercaderías.

2. La misión encomendada al Coronel Holmberg debió tropezar con muchas dificultades. Pobres eran los medios de que se disponía. En abril de 1827 se encontraba ya aquel en la boca del río Salado. Las condiciones naturales del lugar favorecieron sus proyectos. La ban-

(6) Rosas en posesión de aquella experiencia y ante el bloqueo impuesto por la escuadra francesa en 1839 y 40, habilitó de hecho toda la costa bonaerense, utilizando como fondeaderos hasta la entrada de los riachos más escondidos. Apercebidos de ello los franceses, atacaron varios de aquellos, incendiando los buques allí estacionados. Este es el origen del mote de *incendiarlos* con que se acusó al enemigo durante el período de la resistencia al bloqueo.

(7) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *División Nacional*. X-14-5-2. Nota de 4 de julio de 1826 solicitando 30 sables, 30 tercerolas, 30 cananas y 2.000 tiros. Además, en una orden de fecha 5 de julio de 1826 se dice: "El Comandante del Parque entregará á Dn. Domingo Gallino con cargo de Devolución y abono de consumo dos cañones de fierro del Calibre de á 12 con los útiles correspondientes y sesenta tiros á bala y 20 á metralla pa. la defensa de la boca del Salado".

(8) ARCHIVO HISTÓRICO DE LA PROVINCIA. *Tribunal de Cuentas. Civiles y Militares*. 14-1. Leg. 25. Año 1827.

da izquierda del río se presentaba descubierta, con un albardón que venía desde el noroeste corriendo paralelo al Río de la Plata hacia el Salado, a una distancia de unos 200 m<sup>2</sup> aproximadamente de su Boca, con pantanos y cangrejales a ambos lados, elevándose luego el terreno hacia el interior en una suave lomada en dirección hacia el Puesto del Bote. En la otra banda, un poco retirado de la costa, comenzaba la vegetación característica de los talas, lugar conocido como los Montes de Rosas, en los campos del Rincón de López.

En el primer croquis se observa la ubicación de las fortificaciones, situadas en el llamado Rincón de Miguens, parte a su vez del antiguo Rincón de Biedma, extensa zona limitada por los ríos Samborombón, de la Plata y Salado. Al Norte del Samborombón el Rincón de Noario, que aún conserva esta denominación, y al Sud del Salado el Rincón de López ya mencionado. El viejo camino procedente de Buenos Aires llegaba al Puerto y fortificaciones por el albardón. El actual Camino de la Costa cruza el río Salado a unos 800 m de su Boca, encerrando en la banda izquierda, en una suave pendiente el cementerio quizá más antiguo del lugar, cuyo origen lo situamos en esta época <sup>(9)</sup>. En la banda derecha hemos podido ubicar restos de muros de saladeros pertenecientes presumiblemente a D. Gervasio Rosas, y que aún funcionaban en 1852, desapareciendo luego. Cercano a la boca y en la misma margen se conservan los pilotes del llamado Muelle de los Ingleses, abandonados desde 1911 sin haberse completado su construcción.

La elección del Puerto había sido hecha por los comerciantes, quienes tenían establecido allí sus barracas, empleando el albardón como camino obligado de los vehículos que transportaban cargas. Es el único lugar que domina ampliamente la Boca, con defensas naturales que permitían su fortificación, con pocas modificaciones. Holmberg así lo comprendió y ello explica que en menos de tres meses hizo construir habitaciones, trincheras, fosos y terraplenes, quedando divi-

(9) Uno de los pobladores actuales, el comerciante Don Pedro A. Ramos, roturando sus tierras, dejó al descubierto el antiguo cementerio con el hallazgo de seis a siete esqueletos humanos que aparecieron unos al lado de otros, con restos de uniformes como galones, botones, además de monedas de los años 1805, 1828 y 1827. Las inscripciones de los botones militares caracterizan a éstos como de origen francés e inglés.

Un lettero de hierro colocado por el Museo de Luján a orillas del Camino de la Costa y adyacente al cementerio mencionado, informa vagamente al viajero: *La Provincia de Buenos Aires a los que cayeron defendiendo sus instituciones en la batalla de San Gregorio librada en estos campos el 22 de enero de 1853*. La acción tuvo lugar a buena distancia de la Boca del Salado, y en el lugar denominado Puesto de San Gregorio, dentro de los campos de D. Juan Miguens. Los muertos insepultados fueron recogidos del mismo campo al año siguiente y llevados a Chascomús. Los restos encontrados por el señor Ramos lo atribuimos a personas sepultadas de 1826 en adelante y conservados en buen estado por efecto de la conchilla que existe abundantemente en el lugar. Un cráneo hallado en las mismas circunstancias y observado por nosotros, posee todas las características de la raza negra, probablemente uno de los tantos esclavos desembarcados de las presas hechas por nuestros corsarios.

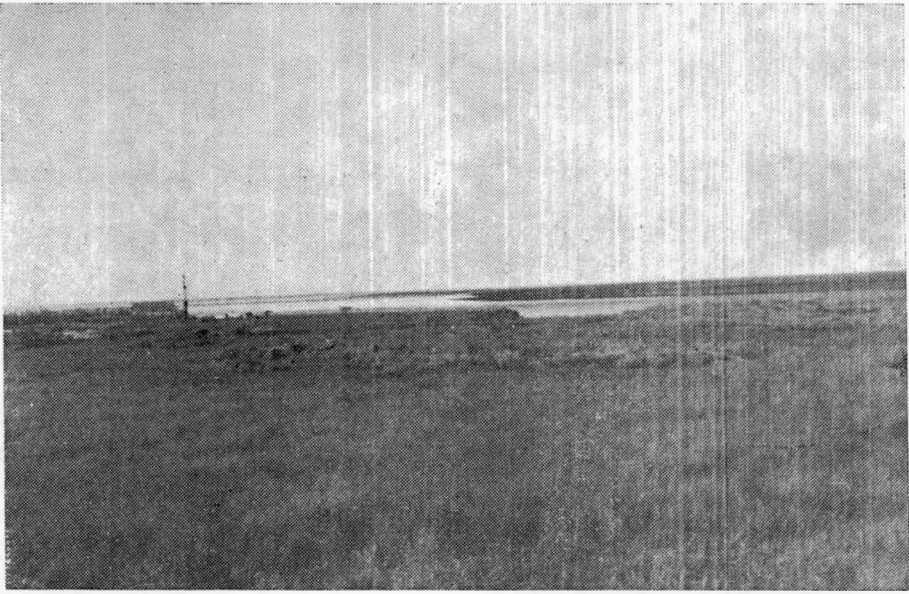
dido el albardón en cuatro secciones o sectores: La primera lo constituía la explanada correspondiente al Puerto, con las dependencias de la Comandancia Militar y Subdelegación de Marina, además del lugar perteneciente a la carga y descarga de buques y de algunos ranchos o depósitos de comerciantes; de aquí partía el *Camino de abajo*, que costeando las trincheras y el foso de las baterías, iba a dar al campamento de carretas y troperos, dirigiéndose luego hacia el Puesto del Bote. El segundo sector lo formaba otra explanada defendida por un sistema de tres trincheras acodadas, y en donde se hallaban las chozas o cuarteles de los milicianos y artilleros que componían la guarnición. El tercero comprendía el emplazamiento de las baterías, constituido por un terraplén rodeado por un foso de forma casi ovalado, comunicado por uno de sus extremos con el pequeño arroyo que corre a espaldas del terraplén y que tuerce su curso precisamente en ese tramo facilitando los trabajos de defensa (10). La sección transversal (A-A) del croquis N<sup>o</sup> 2 nos muestra la técnica empleada por Holmberg en su construcción, similar a la utilizada en los fortines de Rojas, Salto y Pergamino (11) y que pueden ser consultados en la *Colección Senillosa* perteneciente al ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Un palenque preservaba la contraescarpa y al foso de los peligros del tránsito de animales y carretillas que se realizaba por el camino de abajo. El cuarto sector, fuera ya de los terrenos propios de las fortificaciones y del ámbito o espacio sometido a vigilancia militar, estaba destinado a campamento de las tropas de carretas y pasajeros procedentes del interior. Todos los sectores tenían su frente y espaldas defendidos por pantanos y cangrejales, agregándose a este último el arroyo, que iba a desembocar a corta distancia del Puerto en el río Salado.

Al dejar terminadas las fortificaciones, Holmberg redacta las *Instrucciones sobre la defensa del Puerto del Salado, su seguridad y policía que debe observarse en él*, cuyo borrador está fechado en Buenos Aires el 21 de junio de 1827, y alrededor del cual debemos calcular los días en que Holmberg deja su destino del Salado y se hace cargo su sucesor el Sargento Mayor D. Domingo Reaño. De aquellas Instrucciones, cuyo original no hemos podido hallar, sabemos que se impri-

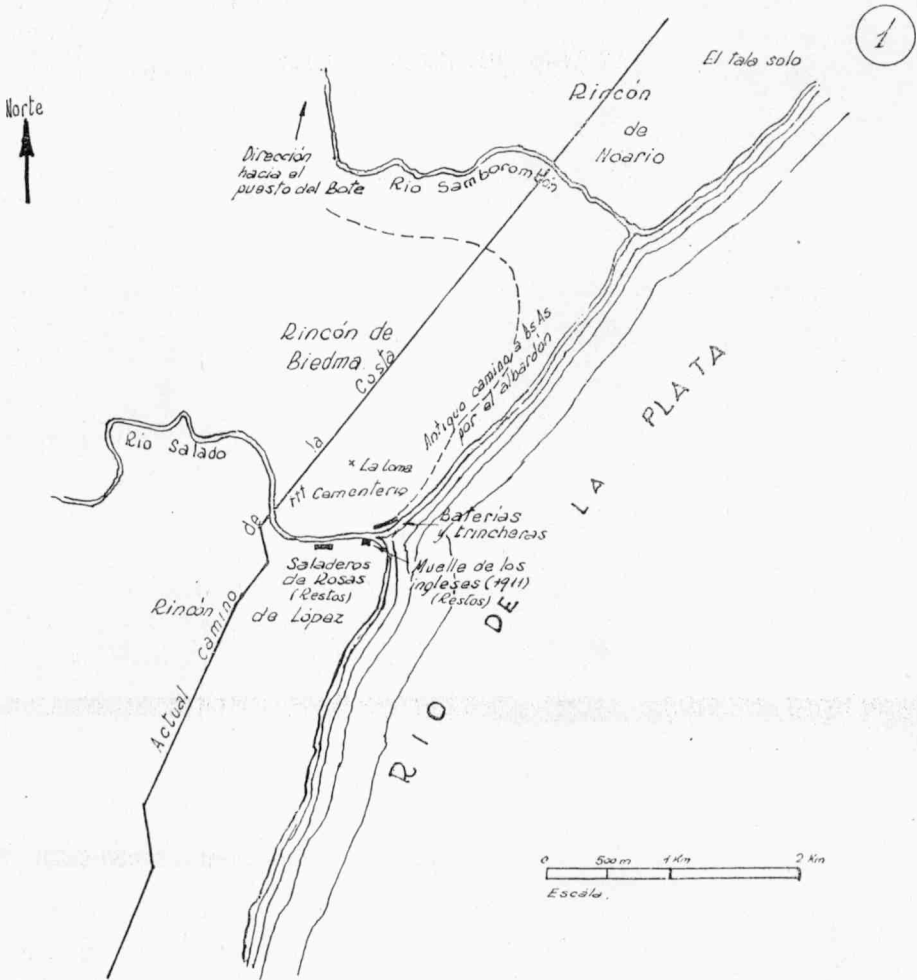
(10) En un plano del *Camino de la Costa* editado por la *Dirección General de Geodesia de la Provincia*, se denomina al terraplén con el nombre de *Fortín de Rosas*, adjudicándose a éste, por decirlo así, su paternidad; error que se ha generalizado entre los lugareños. Aún cuando Rosas lo siguiera utilizando en años posteriores, especialmente cuando sostuvo los conflictos internacionales con Francia e Inglaterra, su origen y su autor lo acreditarían, en justicia, con la denominación de *Fortín de Holmberg*.

(11) Por decreto de 16 de noviembre de 1821 se comisiona a Holmberg para que reconozca y examine los fortines de Salto, Rojas y Pergamino, procediendo inmediatamente a su construcción, según los croquis presentados por él, comenzando sus trabajos por el de Rojas. Lo complementaría con la edificación, en cada uno de ellos, de un cuartel para 50 hombres veteranos, con sus oficiales respectivos.

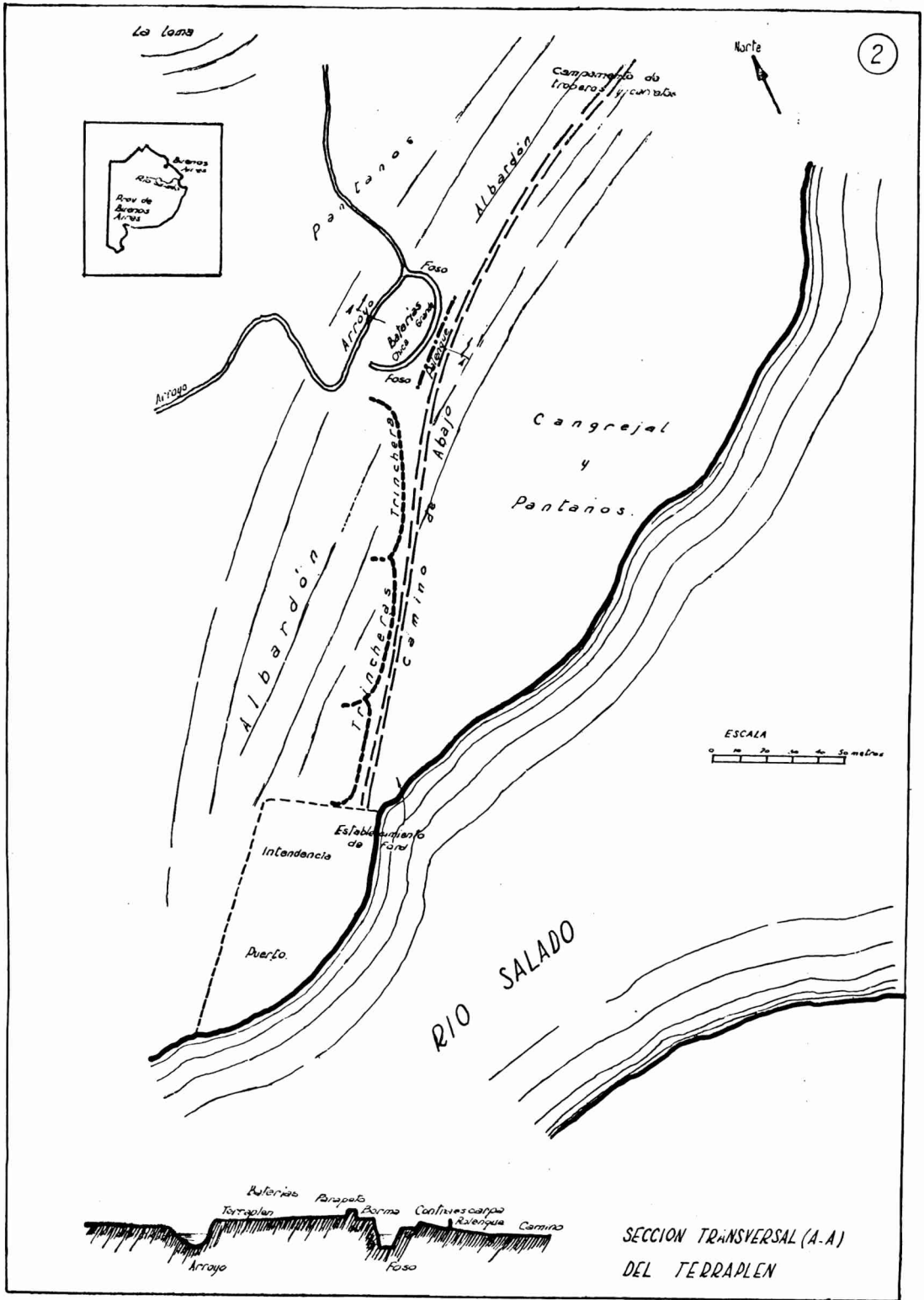




Vista tomada desde el emplazamiento de las baterías hacia la Boca, dominando en primer plano el pantano y cangrejal. Al fondo se observa la línea de los juncales que marcaría el avance de la boca.



PLANO DE UBICACION GENERAL



mieron varios ejemplares, que fueron remitidos a los Comandantes que tuvieron a su cargo la defensa de la Boca (12). Unidas éstas a las Instrucciones que se dieron a D. Luis Gala, completan las disposiciones de carácter militar y comercial que permanecieron vigentes hasta la terminación de la guerra.

El análisis de aquellas *Instrucciones* y las observaciones realizadas en el propio terreno, constituyeron los elementos principales que nos sirvieron para reconstruir las fortificaciones y situar los lugares en ellos mencionados. Las mediciones y confección de croquis estuvieron a cargo del Agrimensor CARLOS GÓMEZ RÍOS, a quien hago público mi reconocimiento. En el *Apéndice* transcribimos íntegro los documentos citados, resumiendo a continuación las disposiciones referentes a la vigilancia del lugar y el plan trazado para resistir cualquier ataque de los imperiales.

Dos piquetes, compuestos de un cabo y cuatro soldados cada uno, debían destacarse al Sud y al Norte del Puerto: el primero al otro lado del río Salado, en el Monte de Rosas, con orden de recorrer diariamente la costa a una distancia de 4 a 5 leguas, observando el mar, debiendo avisar a la Comandancia de cualquier novedad. El segundo estaría destacado en el Puesto de *Pancho Díaz*, estancia de Piñeyro, conservando un vigía a la altura de el *Tala Solo*, con la misma prevención que el anterior, pero sin necesidad de recorrer la costa. Cuando frente a la Boca apareciesen 4 o más buques, se haría regresar ambos piquetes, dando aviso de la novedad a los Jefes de Milicias de Chascomús, Magdalena y Ensenada.

En el Puerto y las fortificaciones se mantendría durante el día una Guardia formada por un cabo y 8 milicianos, que colocaría un centinela en la *Batería Grande*, en observación del mar, que se domina ampliamente desde ese emplazamiento, como puede comprobarse en la fotografía que se publica y que fué tomada desde el terraplén. Por la noche se reforzaría la Guardia con un oficial, un sargento, un cabo y cuatro soldados, en total 16 individuos, colocándose dos centinelas, uno en cada batería. Para aliviar el servicio de los milicianos, cada cinco días los artilleros cumplirían una Guardia. Al servicio de la Comandancia habría permanentemente cuatro caballos prontos a ser utilizados. Por la noche, cuatro hombres de la guardia rondarían en ellos, de dos en dos, hasta la Boca del Samborombón, cada dos horas,

(12) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Subdelegación del Salado*. Año 1827. X-14-5-2. "Junio 22/827. Le acompañan al Sargto. mayor Dn. Domingo Reaño, nombrado Comandte. Militar, y Subdelegado de Marina del Puerto del Salado, adjuntas las instrucciones q. debe observar en dho destino, arreglandose en todo a ellas sin perjuicio de poner en consecución todas las medidas q. crea conducentes al mejor servicio, y seguridades del punto de q. es encargado. Al Sargto. Mor. Dn. Domingo Reaño". Es un borrador.

pasando el parte correspondiente al Jefe de la Guardia. En el caso de escuchar algún ruido o notar la aproximación de botes, uno de los milicianos regresaría a todo galope al Puerto, mientras el otro quedaría vigilando hasta retirarse a su guardia. Ambos llevarían el santo y seña de ese día.

Una hora después de haber entrado el sol, todo el lugar quedaría completamente a oscuras, poniéndose en conocimiento de esta disposición a los troperos ubicados en el campamento y a los carrretilleros ocupados en la carga y descarga de los barcos. En caso de contravenir esta orden y comprobada la reincidencia, el culpable sería puesto en cepo de campaña. Media hora después de apagados los fuegos, quedaría cerrado al tránsito el paso frente a la batería grande, desde el campamento hacia el Puerto y viceversa, por el camino de abajo, bajo pena de arresto, fuese civil o militar. Los centinelas darían el quién vive: si fuese persona conocida dormiría en la guardia; si fuese sospechosa sería asegurado en cepo de campaña y puesto en conocimiento del Comandante Militar. Estas mismas precauciones se tendrían también durante el día, no debiendo el centinela de la batería grande dejar pasar a nadie en dirección al Puerto que no fuese conocido. En el caso particular de que la persona arrestada no fuese de los contornos y careciese de pasaporte, se daría aviso al Ministerio de Guerra, colocándolo en el cepo si hubiese indicios de ser sospechoso.

Como la única vía de acceso al Puerto por tierra, era el camino de abajo, controlado por los centinelas puestos en las baterías, estaba prohibido transitar por el arroyo o pantano existente entre las fortificaciones y el río, bajo pena de cuatro horas de cepo. En el caso de animales serían retirados inmediatamente.

Respecto al cuidado y vigilancia de las baterías se hacían las siguientes recomendaciones: exceptuando la guardia, nadie más podría subir ni pasar por ella, fuese a pie o a caballo, civil o militar. Los centinelas tendrían orden expresa de que nadie se recostase sobre el revestimiento interior y menos subirse al parapeto. Unicamente el Comandante transitaría por la *berma*, en acto de inspección a fin de comprobar la solidez del parapeto y su declive exterior. Los centinelas matarían a balazos a perros y cerdos que se arrimasen al parapeto. Nadie podría bajar al foso bajo el pretexto de tomar agua.

La defensa y vigilancia del Puerto por el lado del río estaría a cargo de una o dos cañoneras, que patrullarían hasta la boca. El oficial de la cañonera tendría a su cargo el de asegurar y tender una cadena de costa a costa, cerrando la Boca, no debiendo abrirse sino

por orden expresa del Comandante de la Base, y a solicitud del Capitán del Puerto y con intervención del oficial de la cañonera (13).

El *Santo* diario sería pasado al Comandante de las cañoneras, al Oficial de Guardia y al Capitán del Puerto.

*Disposiciones a adoptarse en caso de un ataque enemigo:* La señal para que cada uno se presentase a su puesto, sería dada por un cañonazo procedente de la batería grande, cuyos cañones estarían siempre cargados a bala. Los milicianos ocuparían las trincheras, siempre y cuando los enemigos atacasen por la Boca, haciendo fuego a conveniente distancia. En el caso de ser forzada la entrada del Puerto, se retirarían a las baterías. Durante esta parte de las acciones, las baterías concentrarían sus fuegos a bala y metralla sobre los agresores, según las circunstancias, con la prevención de que ningún tiro a metralla se haría sino cuando los objetivos estuviesen ya cerca de la boca del puerto. La artillería de los buques de la Marina se atenderían a aquellas mismas disposiciones.

Si el ataque se llevase a cabo por el norte del albardón, se sacaría de inmediato las carretas del campamento a los pantanos, a fin de no impedir a la artillería barrer con sus tiros toda esa zona; 25 milicianos se ubicarían en el foso de aquel lado, mientras que el resto lo haría en la batería grande, continuando ésta con sus fuegos.

Si fuere preciso abandonar el Puerto y las fortificaciones, se clavarían los cañones, se pegaría fuego a las cureñas y municiones y se tirarían las balas y metralas al arroyo; las tropas retrocederían a través del pantano utilizando pasos sólo conocidos por los vaqueanos, hasta llegar a la loma, donde se concentrarían, haciendo desde allí fuego de mosquetería; si aún fuesen perseguidos se retirarían paso a paso al Puesto del Bote, sin perder de vista al enemigo. Previamente, y solo en el caso de ser absolutamente imposible sostenerse en el puerto y las fortificaciones, el Comandante haría pegar fuego a cuantos buques hubiesen en el río, sin exceptuar las cañoneras del Estado.

3. La doble importancia que adquirió la Boca del Salado como Puerto habilitado y fortificado, hizo reunir en manos de una sola persona los cargos de Comandante Militar y de Subdelegado de Marina. A sus órdenes inmediatas se hallaban el Comandante de las cañoneras (que recaía en el oficial más antiguo de las dos), el Capitán del Puerto (oficial destacado de Marina), y el Oficial de Artillería que tenía a su cargo las dos Baterías. No siempre estuvo completo este cuadro

(13) Con fecha 11 de julio de 1827, Reaño comunica que la cadena ha sido retirada por su dueño, por hacerle falta en uno de sus buques y solicita se le remita otra. Al parecer no se vuelve a colocar más.

de oficiales. El aumento de los efectivos de la guarnición fueron integrándolo, a medida que crecía la importancia comercial y estratégica de la Boca.

A continuación damos la nómina de los Jefes de la Guarnición y de algunos oficiales a sus órdenes, en la medida que nos ha sido posible ubicarlos:

- 1) Teniente de Húsares de la Escolta D. Luis Gala, en comisión especial del Gobierno y con *Instrucciones*. Se encuentra en el Salado en enero de 1826, permaneciendo por lo menos hasta fines de aquel año. Es reemplazado por
- 2) El subdelegado de Marina D. Pedro Sánchez y por el Coronel de Artillería D. Eduardo L. Holmberg en el carácter de Comandante Militar a cargo de la construcción de las fortificaciones.

Con anterioridad Holmberg, que se hallaba en situación de retiro, es designado el 22 de diciembre de 1826, Comandante del Parque de Artillería, haciéndose cargo el 27 de ese mes. Por consiguiente calculamos que estaría en el Salado por lo menos dos meses más tarde, ya en posesión del proyecto browniano de construir bases fortificadas para apoyo de la escuadra. Holmberg es el ejecutor de esas obras, que formaron parte del plan general defensivo del Río de la Plata. Este, como Sánchez, permanecieron en su destino aproximadamente hasta fines de junio de 1827. Holmberg pasa a la Isla Martín García, en donde lo encontramos en agosto dirigiendo sus fortificaciones, y luego lo hallamos a principios de febrero de 1828 dando fin a la construcción de las baterías de Punta Lara, bautizadas con el nombre de *Bravo General Brown* (14) Son reemplazados el 22 de junio de 1827 por

- 3) El Sargento Mayor D. Domingo Reaño, quien reúne los cargos de *Comandante Militar y Subdelegado de Marina del Salado* (15). A cargo de las baterías se halla el Teniente de Artillería D. Angel Sánchez. Dependiente de la Comandancia del Salado se encuentra el Puerto del Tuyú, protegido por un destacamento de 25 milicianos del Regimiento de Caballería N° 5 de Campaña.
- 4) Por decreto de 28 de agosto de 1827 es designado el Teniente Coronel de Artillería D. Juan José Ferrer (15 bis). Se le asigna

(14) GACETA MERCANTIL N° 1264 del 8 de febrero de 1828. El DICCIONARIO HISTÓRICO ARGENTINO, tomo IV, p. 393, al igual que el de J. YABEN, mencionan a Holmberg en sus trabajos de fortificación de Punta Gorda (1813), construcción de los fortines de Salto, Rojas y Pergamino (1821), y el de Punta Lara (1828), sin citar los de la Boca del Salado y Martín García. (Coronel Eduardo Kallitz, Barón de Holmberg).

(15) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Leg. citado. "Exmo. Sor. Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. qe. con fha 22 de junio, por el Sór. Coronel Dn. Eduardo Holmberg y el Capn. Subdelegado de Marina Dn. Pedro Sánchez se

un sueldo de cien pesos mensuales. Llega a destino el día 2 de setiembre y con fecha 4 solicita el envío de un Ayudante Oficial, destinándosele al Teniente D. Luis Perichón, que era Ayudante de la Comandancia General de Marina.

- 5) Por decreto de 6 de noviembre de 1827 es designado *Comandante Militar y Subdelegado de Marina del Puerto del Salado, Tuyú y Costa del Sud*, el Coronel del Batallón 5º de Cazadores D. Félix Olazábal. Se hace cargo el día 22, bajo inventario de todos los *útiles de guerra, muebles y documentos pertenecientes al Estado*, que se inserta en Apéndice. Tiene como 2º Comandante de Marina al Teniente D. Luis Perichón, que es luego destacado a mediados de diciembre al Puerto del Tuyú, cuyo destacamento es reforzado a pedido de Olazábal; como Jefe de las baterías al Teniente Coronel de Artillería D. Juan Santiago Warcalde, quien toma posesión de su cargo el mismo día que Olazábal (16).
- 6) Por comunicaciones publicadas en la *Gaceta Mercantil* del 26 de junio de 1828, sabemos que está al frente de la Comandancia del Salado D. Juan Santiago Warcalde, quizá provisoriamente, hasta que por
- 7) Acuerdo del día 15 de julio de 1828, se nombra al Coronel Mayor D. Nicolás de Vedia, que permanece en su destino hasta la terminación de la guerra (17).

En esta breve reseña podemos apreciar la creciente importancia que va adquiriendo la Boca del Salado, no solamente por la graduación y número de oficiales allí destacados, sino también por la jurisdicción que abarcó, llegando a tener bajo su dependencia el Puerto del Tuyú

---

me á echo la entrega del punto á qe. ecido destinado y de cuanto en el existe; como lo vera V. E. en los Docum<sup>tos</sup>. qe. dho Sñr. Coronel, deve el presentarle en testimonio de entrega qe. se mca hecho.

El qe. suscribe tiene el honor de solicitar al Sñr. Ministro de Guerra y Marina con el mayor respeto. Puerto del Salado junio 29 de 1827.

DOMINGO REAÑO"  
(Una rúbrica)

Original manuscrito.

(15 bis) REGISTRO OFICIAL DE LA PCIA. DE BS. AS. Año 1827, p. 24: Al terminar su misión en el Salado Ferrer pasa a hacerse cargo de la Subdelegación de Marina del Puerto de las Conchas.

(16) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Subdelegación del Salado*. 1827. X-14-5-2: Con fecha 9 de noviembre y desde Buenos Aires, Olazábal solicita para su destino un oficial amanuense y otros dos en clase de Ayudantes. Se le destina únicamente como Ayudante al Alférez D. César Díaz, por considerar que en el Puerto del Salado existía número suficiente de oficiales.

(17) Para mayores datos ver el *Diccionario Biográfico de YAREN* y el *Diccionario Histórico Argentino*. Todos ellos fueron militares de carrera que actuaron unos en las Invasiones Inglesas, otros en Chile y Perú.

y el extenso litoral de la Costa Sud hasta la Bahía Blanca, poblada y fortificada en el año 1828.

*Dotación de la Base:* Estaba compuesta por un cuerpo de artilleros veteranos al servicio de las baterías, una partida de milicianos a cargo de la vigilancia y policía del lugar y por la tripulación de dos cañoneras que custodiaban la entrada de la Boca y auxiliaban a los buques corsarios, mercantes y de guerra nacionales que arribaban al Puerto.

La dotación primitiva de artilleros fué de 16 individuos. La de milicianos aproximadamente treinta. Debido al gran número de enfermos y de algunos desertores, además de la ocupación de milicianos como chasques, la guarnición había quedado reducida a mediados de agosto de 1827, a veintisiete individuos, por lo que se dispone aumentarla hasta el número de 50 milicianos a las órdenes de dos oficiales, que relevarían a los existentes en el Salado. A pesar de este refuerzo, Ferrer solicita por nota del 28 de setiembre de ese año el envío de 20 artilleros veteranos con un oficial, pudiendo aquellos servir de infantes, y el aumento del cantón con 30 milicianos más. A los dos días Ferrer da cuenta haber llegado a ese punto, en carácter de auxilio, el Coronel D. Juan Manuel de Rosas con un piquete de tropas.

El Gobierno ordena entonces que de las milicias conducidas por Rosas queden en el Salado los 30 individuos pedidos por Ferrer, llegando a sumar la dotación completa más de cien hombres, entre milicianos, artilleros, oficiales y Jefes, sin contar la tripulación de las cañoneras, y la de los buques corsarios que continuamente entraban y salían de la Boca. Olazábal informa el 20 de noviembre de 1827 ser insuficiente la dotación de artilleros. En contestación, el Gobierno le autoriza para que forme una *Compañía miliciana de artilleros de mar*, con la gente útil que se hallase en ese destino (18).

Ahora bien, si incluimos también a los empleados de los comerciantes y de la Aduana del Puerto, a los troperos, a las tripulaciones de barcos mercantes nacionales y extranjeros, a los prisioneros procedentes de las presas de los corsarios, a los negros esclavos y a los pocos vecinos del lugar, dentro de la población total de la Boca del Salado, que se renovaba continuamente como consecuencia del intenso tránsito de pasajeros y mercaderías que se efectuaba con la capital, podemos hacer un cálculo aproximado que oscilaría entre las 400 y 450 personas, número elevado si observamos que en la actualidad la población de ese punto no pasa de cincuenta.

(18) Los efectivos que componían la guarnición del Salado eran más o menos la mitad de la de Martín García, la cual en el mes de marzo de 1828 estaba constituida así 2 Jefes, 47 artilleros y 177 milicianos del 4º Batallón de Cazadores. Por esta misma fecha, habían en el Salado y Tuyú: 2 Jefes (1 destacado en el Tuyú), 1 Oficial de Artillería, 26 artilleros, 80 milicianos y 25 milicianos en el Tuyú.



*Armamento:* Las primeras remisiones se hacen por cuenta de los comerciantes con intereses en la Boca: 2 cañones de á 12 con todos sus útiles, además de sables, tercerolas y cananas.

Decidida la fortificación de aquel punto, el 10 de mayo de 1827 se remiten a Holmberg 4.000 cartuchos de fusil a bala y 500 piedras de chispa. Al recibirse el Sargento Mayor Domingo Reaño de su destino se deja constancia en una *Relación*, de los artículos de guerra remitidos al Salado durante el período de la permanencia de Holmberg, a saber: 2 cañones de bronce de á 16, con todos sus útiles y elementos, 2 cureñas de plaza á 12, encerados de carga, un arcón, plomadas, martillos, faroles de talco, linterna secreta, nivel, palas, azadas, cartuchos, chifles, pólvora, tarros metralla, etc., etc. <sup>(19)</sup>.

Con fecha 4 de setiembre de 1827 Ferrer solicita el envío de pertrechos militares. El 28 de ese mes llega al Salado la goleta de guerra Juncal conduciendo aquellos a cargo del Ayudante D. Luis Perichón. Aligerado de su carga, la goleta regresa de inmediato a Buenos Aires.

Al hacerse cargo Olazábal de su puesto el 20 de noviembre de 1827, envía el *Inventario de todos los útiles de guerra, muebles y documentos pertenecientes al Estado, existentes en la Comandancia Militar de! Puerto del Salado...* En él puede apreciarse el armamento que poseyó la Base en los años 1827-28, con pocas variantes.

Con anterioridad, con fecha 3 de noviembre de 1827, Ferrer comunicaba al Gobierno haber emplazado en una de las baterías un cañón de á 24, sacado de la presa brasileña fragata "Santisa". En esa forma las baterías quedaron formadas así:

*Batería grande:*

- 1 Cañón de á 24.
- 2 Cañones de bronce de á 16.

*Batería chica:*

- 2 Cañones de fierro de á 12.

En el centro de ambas baterías, dominando toda la zona y el mar, se había colocado una caña tacuara en la cual se enarbolaba día tras día la enseña nacional <sup>(20)</sup>.

*Abastecimientos:* Consistió en la provisión de carne, galleta, aguardiente, leña, etc.

Al principio, la falta de cuarteles para alojar a la tropa y lo ri-

<sup>(19)</sup> Por nota de 19 de julio de 1827, comunica Holmberg sobre la pólvora dejada a su sucesor el 28 de junio: 195 cartuchos de á 16; 100 cartuchos de á 12 (Pólvora superior); 1.670 cartuchos fusil á bala.

<sup>(20)</sup> "Comandancia Genl. del Salado. Se han recibido de la Comisaría de Guerra una Bandera Nacional con su Driza correspondiente y una caña tacuara = Puerto del Salado a 19 de Julio de 1827, Domingo Reaño".

guroso de la estación, hacían insoportable y llena de sacrificios el servicio. El Gobierno por Superior Orden del 10 de mayo de 1827 dispuso se le suministrase una ración diaria de aguardiente “al modo que se practicaba con el destacamento de Martín García”. El 16 de junio se libró orden por conducto de la casa del comerciante José Julián Arriola “para que se proporcionara al Subdelegado de aquel destino el que necesitase y se le instruyó el modo de distribuirlo y datarse”.

Esta fué la sola ración que se le suministró por un tiempo, por considerarse a la milicia allí destacada, como de Campaña, asistiéndosele únicamente con la carne como estaba en uso. A este efecto el Comandante se entendía con los puestos de las estancias vecinas, especialmente con los de *San Gregorio* y de *Juancho*, pertenecientes a D. Juan y Nicanor Miguens, situados en la margen izquierda del río Salado (21).

Con motivo de quedar en el Salado una partida sobrante de galleta destinada a la Corbeta Chacabuco procedente de Chile, y que fuera consumida por la guarnición, Ferrer por nota del 9 de setiembre de 1827 solicita 1.000 raciones de aquella provision y otras vituallas. Pasado a informe del Comisario General de Marina D. Benito Goyena, éste considera justo que se suministre aquella ración “por considerar el destino del Salado más penoso y de doble fatiga que la Isla de Martín García cuya guarnición está en goce de la ración que manifiesta la nota adjunta” (22). En consecuencia, y con fecha 2 de octubre de 1827 se da orden al Comisario General de Marina suministre a la Guarnición del Salado la cantidad de galleta necesaria para 50 hombres, considerando doce onzas por ración.

La provisión de leña estuvo a cargo de D. Gervasio Rosas, de los montes del Rincón de López, quien presenta a la Contaduría General una cuenta por valor de \$ 4.050 por aquel concepto, suministrado desde enero de 1826 hasta marzo de 1828.

En cuanto a la iluminación del Puerto, se efectuó mediante la provisión de velas adquiridas unas veces en el Salado y otras enviadas en tropas de carretas desde Buenos Aires. Diariamente se consumían 20 velas, a razón de 2 reales cada una, que sumaban un total de 5 pesos diarios.

(21) La tripulación de la cañonera N<sup>o</sup> 5 consumía en marzo de 1828, una res por día.

(22) “Nota de las especies y cantidades de que se compone la ración que se suministra al destacamento de Martín García:

12 onzas de galleta diarias pr. hombre; 3 onzas de menestra diarias pr. hombre; 1/36 de frasco de aguardiente diarias pr. hombre; 1 vara de tabaco y 4 pliegos de papel (en el mes) 1 libra de carne salada ó 1 res para cada cien hombres; 1 onza de sal.

GOYENA”.  
(Una rúbrica)

Por último, existen constancias de haberse provisto a la Comandancia de resmas de papel blanco cortado, lacre, mazo de plumas, tinta y otros útiles.

4. WALTER B. L. BOSE, en su valioso aporte *Establecimiento de Postas, Correos y Mensajerías en la Provincia de Buenos Aires (1810-1857)*, tiene un capítulo: *El Correo a la Boca del Salado (1828)* (23), donde expone documentos originados en la Administración General de Correos, que destacan la preocupación de las autoridades por mejorar las rutas y postas a aquel destino.

Durante el año 1826, los comerciantes así como el Oficial comisionado en la Boca, utilizaron *chasques* para el envío de comunicaciones rápidas. Los milicianos ocupados en este servicio, lo hacían en sus propios caballos hasta la primera posta, cubriendo una distancia aproximada de 16 leguas. Por su parte los comerciantes despachaban particularmente sus *chasques*, dándose el caso, frecuente por cierto, de llegar las novedades ocurridas en el Salado por conducto de éstos, mucho antes que los trajesen los *chasques* oficiales (24).

A principios del año 1827, un tránsito continuo de pasajeros y mercancías se realizaba entre la capital y el puerto del Salado. En consecuencia, se hizo imprescindible mejorar la ruta y postas que se hallaban en aquella dirección, teniendo en cuenta la seguridad y facilidad de los transportes. El Gobierno encomienda al Administrador General de Correos la determinación de la ruta más conveniente, previo asesoramiento del Departamento Topográfico, cuya jefatura lo ejercía D. Felipe Senillosa. Además se propondría un plan tendiente a proveer a los interesados de los auxilios de bueyes, como primera medida para el establecimiento permanente de *postas de bueyes*. Todo esto coincidía con las resoluciones puestas en práctica para la habilitación de la Boca y su fortificación.

Dos rutas se utilizaron desde el comienzo, la primera pasando por la Ensenada y Las Invernadas, corría contigua a la Costa, con un total de unas 40 leguas, de las cuales 26 de ellas se hallaban regularmente distribuidas en puestos de remuda y en estado pasable de servicio; pero de las Invernadas hasta la Boca del Salado, las 14 a 15 leguas restantes correspondían a terrenos bajos y anegadizos, sin abrigo alguno. La se-

(23) REVISTA DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, Buenos Aires, 1941-42. Utilizamos además, documentos encontrados en el ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, todo lo cual nos ha permitido seguir casi paso a paso el desarrollo cada vez más creciente de las comunicaciones entre la capital y el Puerto del Salado.

(24) Con fecha 3 de mayo de 1827 el Gobierno recomienda al Administrador de Correos, expidiese las órdenes correspondientes para que en la carrera del Salado se diesen los auxilios de caballos a los *Chasques* "sin admitir réplica ni escusa alguna", lo mismo que a los conductores de pertrechos de guerra.

gunda, la del centro, pasaba por Chascomús y luego se dirigía al Salado; era 16 leguas más larga que la anterior, pero tenía la ventaja de pasar por terrenos altos y contar con más recursos en su trayecto. En esta ruta se estableció a principios del año 1828 un verdadero servicio regular de vehículos para el transporte de pasajeros y carga, como veremos más adelante.

En contestación a un pedido de informes del Gobierno, la Administración General de Correos, se inclina a favor de la ruta primera, por tener ya establecidas postas en la mayor parte de su recorrido y su menor distancia. A pesar de ello recomienda la designación de un perito del Departamento Topográfico para que recorriese las dos e informase. El 31 de mayo de 1827 se le da intervención y el 8 de junio el Departamento Topográfico eleva los resultados de su trabajo: recomienda un nuevo camino, más corto y que correría por las partes más elevadas. Para su uso era necesario colocar postas en las poblaciones de Melo, Caxaravilla, López y Miguens. Suponemos que en esta nueva ruta se utilizaba el tramo de la primera hasta Las Invernadas y de aquí se recomendaba la creación de aquellas postas por terrenos más altos y para salvar las zonas anegadizas. Con fecha 20 de setiembre de 1827 se aprueba este itinerario, resolviéndose llevar a cabo la creación de las postas mencionadas.

Dentro del plan general de establecimientos de postas en la campaña de la provincia, trazado a principios del año 1828, la carrera al Puerto del Salado se vió favorecida mediante la creación de un *Correo semanal* a la Boca, cuya correspondencia sería transportada en una balija de posta en posta, y la instalación de una *estafeta* en su punto terminal, atendida por los oficiales militares o en su defecto por los empleados de Rentas que se encontrasen en aquel destino (Resolución del 23 de enero de 1828). Al efecto se establecía una posta en el *Arroyo del Gato*, primer tramo del *correo*; el segundo hasta las Invernadas, y el tercero hasta el Salado. El postillón encargado de este último, permanecería solamente cuatro horas en la Boca, totalizando entre ida y vuelta 28 leguas; en compensación se le dotaría al Maestro de la posta de las Invernadas de dos postillones más para la atención del servicio, hasta tanto se colocase otra posta en ese trayecto (25). Los que resul

(25) El decreto estableciendo el Correo Semanal a la Boca del Salado es de fecha 19 de febrero de 1828 y expresa: "Considerando cuan necesaria se hace en las presentes circunstancias la comunicación con el Puerto del Salado, se ha tomado la medida de crear una posta en el arroyo del Gato, para que corriendo esta ruta, salve el transeunte las escabrosidades que á las veces ofrece la antigua, y a efecto de facilitar con prontitud las noticias y avisos de que tantas ventajas resultarían al bien público, ha tenido por conveniente el Gobierno acordar el decreto siguiente:

Art. 1º Se establece un correo semanal que saldrá de esta Ciudad á la boca del Salado los días Lunes á las doce de la mañana.

2º Las comunicaciones que se dirijan se franquearán en esta administración, pagando porte doble, el mismo que pagaran las que de allá vengan, con arreglo á

taron favorecidos con este Correo fueron los comerciantes, que se ahorraron por ese medio el envío de chasques propios. De hecho se agiliza notablemente las comunicaciones de carácter urgente, en previsión de cualquier ataque enemigo. Por decreto del 10 de noviembre de 1828, y como consecuencia del cierre del Puerto, se deja sin efecto el decreto de 19 de febrero de ese año que había establecido aquel Correo.

*Servicio regular de galeras al Puerto del Salado.* El primero en establecerlo fué el fabricante de coches D. *Francisco Grimaux*. Hizo salir de Buenos Aires todos los martes un carro de cuatro ruedas o carro de zopanda, destinado principalmente al transporte de efectos de diversas clases, además de correspondencia y pasajeros. La noticia está dada en la *Gaceta Mercantil* del 23 de enero de 1828 y en la del 16 de febrero, anunciándose que dicho vehículo tenía capacidad para "doce personas que quisiesen viajar con comodidad y pocos gastos". El precio de cada asiento era de 30 pesos. Saldría de la *Fonda del Sol*, frente a la plaza de la Victoria a las 8 de la mañana, pasaría por Chascomús y regresaría del Salado el viernes llegando a Buenos Aires el sábado. El aviso se inserta en tres idiomas, español, francés e inglés.

En la *Gaceta* del 4 de marzo aparece, en cierta forma, reglamentado el servicio: cada viajante o pasajero podía llevar consigo el peso de una arroba, sin recargo, pasado el cual se pagaría 16 pesos por quintal; todo paquete llevaría un sobreescrito, registrándose, sin cuyo requisito no habría responsabilidad por parte del dueño del vehículo; si lo remitido fuese dinero, se debía registrar y tomar recibo; los que desearan viajar desde Chascomús a Buenos Aires, debían dar aviso con anticipación en la fonda de aquel destino. A fines de marzo anuncia D. *Francisco Grimaux* el aumento del servicio mediante un segundo carruaje, que saldría a voluntad del público, sin obstaculizar la salida del otro. Las tarifas y demás requisitos idénticos al anterior.

Por su parte, D. *Santiago Jútel*, *alquilador de coches*, hizo correr desde el mes de abril de 1828 en adelante, una galera, con salida todos

---

la tarifa que rige en la Provincia y como se efectúa con las que vienen de puntos donde no hay estafeta.

3º En el Puerto del Salado nada se cobrará. El Comandante Militar de él destinará sujeto aparente que se encargue de entregar y despachar las comunicaciones que se reciban allí. La administración las dirigirá al expresado Comandante.

4º La estadía del Postillón en aquel Puerto será solamente de cuatro horas para el retorno de las contestaciones.

5º En compensación á la indicada demora, á la que es consiguiente al tiro de veintiocho leguas en su ida y regreso, y mientras se proporciona establecer otra posta en el intermedio, se conceden dos postillones, á mas de los cuatro designados al Maestro de postas de las Invernadas.

6º El Ministro Secretario de Guerra y Marina, encargado del Despacho de Relaciones Exteriores, lo hará comunicar á quienes corresponda y que se inserte en el Registro Oficial".

En legajos del ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN; COITEO. Año 1828, se guardan documentos con el título: *Correspondencia de la Boca del Salado de posta en posta*, año 1828.

los lunes de Buenos Aires y al precio de 30 pesos por persona, pudiendo arreglarse cualquier otro detalle con su propio dueño que viajaba en ella "para que no les falte cosa alguna á los interesados".

En los meses de abril y mayo se insertan en la *Gaceta Mercantil* dos avisos más anunciando la salida de dos galeras: una de la *fonda del Comercio* y la otra todos los lunes de la *fonda de Fauch*.

Pero lo más interesante es un *Aviso al Comercio*, publicado en la *Gaceta Mercantil* del 7 de junio de 1828: "Francisco Grimaux dueño del carruage que va todos los Martes al Salado tiene el honor de avisar al respetable público que hará salir el martes próximo un carruage al uso de las diligencias de Francia y de Inglaterra en el cual se hallan todas las comodidades posibles...". A fines de setiembre funcionaba este servicio regularmente. El cierre del Puerto del Salado lo interrumpió, pero las actividades de D. Francisco Grimaux continuaron, quien el 21 de marzo de 1829 sigue anunciando al público, servicios de coches a Chascomús. No se menciona el Puerto del Salado

Debemos consignar dos proyectos de comunicaciones que no tuvieron realización: Una, de navegación fluvial, que uniría la Boca del Salado con el pueblo de Chascomús mediante el reconocimiento de la barra que se halla a la entrada del río, del curso de éste y luego de las lagunas encadenadas hasta aquel pueblo. Fué presentado al gobierno el 27 de marzo de 1827 por el Ingeniero Santiago Bevans perteneciente al Departamento de Ingenieros Hidráulicos, haciendo presente que se utilizarían algunas de las embarcaciones surtas en ese momento en el Puerto del Salado; pero el Ministro Agüero le previene que antes de emprender ninguna otra obra, debía concluir las que se habían empezado <sup>(26)</sup>.

El otro proyecto fué expuesto en la *Gaceta Mercantil* del 31 de enero de 1828, y consistía en el establecimiento de una línea de telégrafos de señales a instalarse entre la capital y la Boca del Salado, pasando por la Ensenada y Punta del Indio. Las comunicaciones se harían por signos convencionales, siguiendo el método inventado por Sir Home Popham, utilizado en Inglaterra. Todo dependería de la ubicación de los puestos respectivos, facilitando con ello la rapidez en la transmisión de las señales. La financiación se haría por el Gobierno con intervención de accionistas, especialmente comerciantes con intereses en el Salado. Se designó una comisión compuesta por D. Ramón Larrea, D. Francisco Wright, D. Vicente Casares, D. J. Duffy y D. Juan Harrat, desconociéndose el resultado de sus trabajos.

Es presumible suponer que el levantamiento del bloqueo y el cierre del Puerto del Salado, terminaron con aquellos proyectos.

(26) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Legajo X-13-9-7. Año 1827.

5. Por decreto de 2 de enero de 1826 se autoriza el corso marítimo contra los buques y propiedades del Emperador del Brasil y de sus súbditos. Las patentes correspondientes se expedirían de acuerdo al *Reglamento de corso* de 15 de mayo de 1817. A pesar de que ya teníamos cierta experiencia en este tipo de acciones, en la guerra sostenida contra España, ahora la actividad de los corsarios se vió trabada muchas veces por la falta de una legislación completa, que sustituyera al reglamento mencionado más arriba. La necesidad de un código y de tribunales nacionales competentes se patentizó en las varias cuestiones que sobre presas tuvieron que hacer frente las autoridades y jueces nombrados al efecto.

Esta forma de hostilidad contra el Imperio fué impuesta por la debilidad de nuestra marina de guerra frente a la escuadra enemiga, teniendo además la ventaja de utilizar un sistema que permitía la colaboración de los capitales privados, atacaba el comercio brasileño y se proveía al mismo tiempo de aquellos artículos que el bloqueo impedía se introdujesen.

Llevado a cabo con vigor y entusiasmo desde sus comienzos, constituyó un arma de gran eficacia, que contribuyó a su manera a inclinar la balanza de la opinión pública de los comerciantes brasileños hacia la concertación de la paz, por la desmoralización impresa en las filas de los convoyes mercantes, atacados sucesiva y constantemente por nuestras naves corsarias.

En aquella época, tanto en Europa como en América, el corso era considerado como el arma más temible y destructora. De aquí la protección que los gobiernos dispensaban no sólo a los corsarios que exponían sus vidas, sino también a los armadores que arriesgaban sus capitales. Se lograron asestar golpes audaces que abrieron brechas en el comercio lusitano y entorpecieron sus abastecimientos a lo largo de su litoral marítimo y del Río de la Plata. Permitted además destacar unidades móviles de la escuadra nacional, en ataques rápidos; el mismo Almirante toma parte en uno de esos cruceros sobre la costa del Brasil. Todo su litoral, servido por un intenso comercio de cabotaje, sufrió los efectos de esta guerra. Las arremetidas corsarias llegaron hasta la misma capital. La marina imperial, a pesar de su poderío, era insuficiente para proteger a la vez sus extensas costas manteniendo estaciones en todos los lugares de recalada de su comercio, bloquear nuestros puertos y costas, y conservar cruceros al frente de los países neutrales y amigos, adonde se remitían las presas de cierta consideración.

Por su parte también los imperiales realizaron actividades corsarias en el Río de la Plata y en las zonas inferiores de los ríos Paraná y Uruguay, tripulando lanchones que tenían sus bases en La Colonia y Montevideo, produciéndose el apresamiento de algunas embarcacio-

nes argentinas de poco tonelaje. Para contrarrestarlos se destacaron a su vez otros lanchones corsarios del mismo tipo, armados y tripulados con elementos muy heterogéneos (27). Pero las hostilidades de los brasileros no impidió que Buenos Aires estuviera en permanente comunicación con el ejército de operaciones de la Banda Oriental; ni la llegada y salida de las embarcaciones procedentes de cabos adentro. La acción naval del Juncal destrozó toda pretensión del enemigo sobre predominio en nuestras vías fluviales.

*Bases de aprovisionamiento y refugio de corsarios y de sus presas:* La Boca del Salado resultó ser, por su situación, la mejor base. Frente al mar abierto, resultaba relativamente fácil llegar a ella. La escuadra imperia debía vigilar constantemente la actividad del Puerto de Buenos Aires y cuidarse además de las arremetidas imprevistas de nuestro Almirante. La habilitación del Salado y su fortificación constituyó la creación de un nuevo frente, que obligó al enemigo a dispersar sus barcos, desplazando a lo largo de la Costa Sud buena parte de sus unidades, organizando periódicamente cruceros frente al Puerto del Salado, con la misión de impedir el acceso de los corsarios y de represar los buques que llegaban a él.

Otra base lo constituyó Carmen de Patagones. Pero su lejanía a la capital disminuía su importancia para los comerciantes, además de carecer aquella de los medios necesarios para procurarse auxilios inmediatos en caso de peligro. La fundación de Bahía Blanca, llevada a cabo estando en su apogeo el conflicto con Brasil, lograba no solamente afianzar el extremo Sud de la nueva línea de fronteras, sino también establecía un puerto que acercaba a la solitaria Patagones a la Capital. Al final, las presas y corsarios terminaban por dirigirse de Patagones al Salado para vender o rematar allí sus cargamentos.

Ensenada fué, por regla general, refugio ocasional, puesto que su corta distancia a Buenos Aires hacía que los buques se aventurasen a llegar a ésta.

Cuando las presas eran de consideración, se utilizaron algunos puertos de países neutrales, como los de Chile, Estados Unidos y las

(27) El decreto de 4 de setiembre de 1827 trató de evitar los excesos y atropellos que cometían algunos corsarios nuestros contra buques neutrales y en ocasiones contra el mismo comercio de nuestro país, suprimiendo las patentes de corso a buques menores de 25 toneladas y exigiendo la devolución de las que se hubiesen dado hasta esa fecha, dentro de los términos siguientes: Quince días de plazo para los que se hallasen en los puertos de la Provincia; treinta para los que estuvieren al interior de la línea N. S. de Montevideo a Punta Lara y sesenta para los que se hallaren fuera de ella (GACETA MERCANTIL del 7 de setiembre de 1827).

En la GACETA MERCANTIL del 20 de marzo de 1828 se informa: "Ha llegado á este puerto la balandra Carolina que fué despachada el 7 del corriente para Gualeguaychú y por ella se sabe que el sábado dos balleneras enemigas nos han apresado 7 buques del cabotage en la punta de los amarillos, y que anteayer se dirigieron con las presas por la canal del Infierno para la Colonia".



Antillas, prefiriendo correr los riesgos de una larga travesía, antes que intentar burlar la vigilancia enemiga en el estuario.

*Armadores de buques corsarios: su tripulación y armamentos.* Como la guerra de corso dotó al exhausto erario de nuevos ingresos, provisión de armamentos, pólvora y de negros esclavos para los regimientos de línea, el gobierno dispuso decidida ayuda y protección a los armadores, facilitándoles bajo fianza y con cargo de devolución cañones, fusiles y sables. A pesar de ello la GACETA MERCANTIL, en su artículo editorial del 5 de octubre de 1827 se hace eco de las quejas de algunos individuos sobre la poca protección que prestaba el Estado, expresando que si al principio se les facilitaban armamentos, bajo fianza, ahora debían comprárselo a precios exorbitantes y al contado, no encontrándose en otras partes. Y abogaba la Gaceta por que se diesen los elementos de guerra por una moderada compensación mensual, favoreciendo así el desarrollo de la más efectiva acción contra los intereses del Imperio.

Armadores fueron los principales comerciantes y hombres de negocios de Buenos Aires: D. Vicente Casares, D. Julián J. Arriola, Juan P. Aguirre, Ambrosio Lezica, etc. Y fueron ellos, como hemos visto, los que buscaron en la costa Sud un puerto lo suficientemente seguro para recibir no sólo a los buques mercantes neutrales, sino también a sus corsarios y presas. Así como hubo quienes cumplieron con los compromisos contraídos a la finalización de cada crucero, existieron otros que cometieron abusos, desmoralizando a los accionistas y participantes de la empresa; y mucha gente marinera no quiso alistarse en aquellos cruceros por temor de no tener la recompensa suficiente a los riesgos de la misma. Y siendo al principio muy solicitadas las acciones de ciertos buques corsarios, en el último año de la guerra habían decaído notablemente, ofreciéndose en venta a muy bajos precios, hasta el extremo de darse a cambio de reses o simplemente por diversos efectos.

Los buques estuvieron tripulados en su mayoría por ingleses y norteamericanos, con cierta proporción de irlandeses, alemanes, italianos, españoles y aún portugueses. Los nativos casi no formaban parte de las tripulaciones corsarias. Los *contratos de embarco* entre los propietarios del buque y los oficiales y tripulación, estuvieron redactados en un estilo común, algunos en inglés y castellano, impresos, aproximadamente de 14 artículos, en que se hacía constar el rol de su tripulación, armamentos, destino de su crucero y tiempo, distribución de presas y fecha de expedición de la patente de corso.

*Decadencia del corso en 1828: sus causas.* Al comienzo la buena fe y el entusiasmo fueron los móviles del éxito de las operaciones corsarias. Las acciones se cotizaban a buen precio. El comercio era el más

interesado en ellas. Pero pronto empezaron las especulaciones, viéndose en esta clase de empresas, un negocio lucrativo con poco esfuerzo; y muchos se lanzaron a armar buques en corso sin seleccionar convenientemente sus capitanes y sus tripulaciones.

Por lo tanto las causas de la decadencia de nuestro corso estaban, más que todo, en las mismas fuentes de su organización, a saber:

- a) Las dificultades en conseguir buen armamento y tripulación, por lo que llegó a aconsejarse el armarlos y tripularlos en puertos neutrales extranjeros;
- b) La mala fe de algunos armadores en liquidar sus cuentas debido a lo cual los accionistas y las tripulaciones de los buques corsarios, no solamente no percibían la ganancia, sino que perdían lo que habían invertido en la empresa;
- c) Todo aquello se completaba con las pérdidas sufridas debido a buques naufragados, incendiados o bien represados por el enemigo, que se acrecentaron notablemente a principios del año 1828. Las presas llegadas a puertos lo fueron a costa de grandes trabajos y sacrificios.

Por lo tanto nuestra mala organización, unida a una intensificación de la vigilancia enemiga, que logró destruir y apoderarse de muchos de nuestros buques, incidieron en la decadencia del corso argentino, a pesar de existir el mismo incentivo, es decir, los puertos del litoral brasileño seguían realizando su comercio de cabotaje por carecer de buenos caminos interiores, seguían traficando con buques negreros y los mercantes imperiales continuaban navegando con bandera extranjera simulada.

*Ataques al Salado. Incendio de buques.* Las fuerzas navales del Imperio trataron a toda costa de interceptar y destruir las comunicaciones marítimas y fluviales de Buenos Aires, mediante el mantenimiento de una estrecha vigilancia sobre el tránsito del cabotaje, los movimientos de la escuadra nacional y el acceso de naves mercantes a lo largo de la Costa Sud, ejerciendo en la Boca del Salado una especie de bloqueo que fué intensificándose y que se tradujo en ataques, incendio de buques y en el represamiento de las embarcaciones tomadas por nuestros corsarios y enviadas a la Base del Salado para su descarga y remate.

En ningún momento los imperiales pretendieron invadir la provincia, penetrando por el Salado, previo asalto a sus fortificaciones; para realizarlo tendrían que haber formado una fuerza de desembarco de consideración, luchar contra la guarnición de la base y luego hacer frente a las milicias de campaña de Chascomús, Magdalena y Ensenada, cuya combinación como columnas de auxilio estaba ya dispuesta

de antemano. Además la distancia a recorrer hasta la capital disminuía la efectividad del desembarco.

Sus objetivos eran otros: impedir la llegada de barcos mercantes, atacar a los corsarios y represar sus naves. En estos aspectos los veremos actuar a lo largo de los años 1827 y 1828.

Las baterías instalados por Holmberg fueron de ayuda para los buques que se colocaban a tiro de sus cañones; pero de poca eficacia para proteger a aquellos que, perseguidos por el enemigo, no lograban acercarse a la Boca, debiendo ser muchas veces incendiados por su propia tripulación o bien ser embicados en la costa fangosa próxima al Salado.

A mediados de 1827, y por pedido de Holmberg, se dotó a la base de dos cañoneras, la N<sup>o</sup> 2 y N<sup>o</sup> 3, que formaban parte del grupo inicial de 11 que poseía la escuadra nacional. La N<sup>o</sup> 2 se pasó al enemigo, escapando de la Boca hacia Montevideo, camino que siguió al poco tiempo la N<sup>o</sup> 3 (28). En descargo de estas deserciones, desfavorables al honor nacional, es bueno aclarar que dichas cañoneras poseían en su tripulación marineros portugueses y voluntarios de distintas nacionalidades; elementos tan heterogéneos no daban la suficiente cohesión, ni el entusiasmo y patriotismo para las grandes empresas. Estas deficiencias en las tripulaciones, que fué general en todos los buques de guerra, hacen resaltar aún más las cualidades de aquellos Jefes de la Escuadra Nacional, que debieron exigir una severa disciplina a individuos prontos a desertar o bien permanecer inactivos frente al enemigo. Después de algunas tentativas, pudo enviarse en enero de 1828 a la cañonera N<sup>o</sup> 5, que permaneció en la Boca hasta la terminación de la guerra (29).

Frente a la situación creada por la deserción de la primera cañonera, el Comandante Reaño en nota de 22 de julio de 1827 al Ministro de Guerra y Marina, sugiere la compra del corsario General Brown, armado con 2 piezas, 1 cañón de a 8 y 1 gonada giratoria, y con un calado adecuado al lugar, para que en unión de la cañone-

(28) Con fecha 2 de agosto de 1827, el Comandante Reaño comunica la deserción de la cañonera N<sup>o</sup> 3, cuando ésta se hallaba fondeada a dos millas al cuidado de los buques varados en la Boca, y en momentos en que el oficial encargado de la misma había bajado a tierra, instantes en que se hizo a la vela rumbo a Montevideo, a pesar de habersele tirado dos cañonazos desde las baterías, sin resultado. En su persecución, sale el corsario General Brown, siendo va mucho el tiempo y la distancia que llevaban los desertores. Al parecer los marineros portugueses de la cañonera se sublevaron dominando a los que hubieren permanecido leales. Con fecha 31 de aquel mes el Gobierno ordena el arresto del Alférez D. Antonio Zupicchi, responsable de la embarcación, levantando el sumario correspondiente, y remitiéndolo junto con el acusado, a la capital. Las actuaciones posteriores lo absuelven.

(29) El envío de esta cañonera sufrió retardo: a último momento fué destinada a la isla Martín García. Una segunda no pudo llegar al Salado por haber sido perseguida y obligada a regresar. En enero de 1828 pudo enviarse la N<sup>o</sup> 5.

ra N<sup>o</sup> 3 auxiliasen a las presas que arribasen, "Por q<sup>e</sup>. Exmo S<sup>or</sup>. ami me es mui sencible el ver q<sup>e</sup>. hasta los Lanchones enemigos a nuestra bista pegan fuego alas presas q<sup>e</sup>. por las bajas mares no pueden entrar a este Puerto, despues de tantos trabajos que les costara el ponerlas ó conducirlas á este destino". Las órdenes terminantes dadas a la cañonera era no salir más alla de la Boca, a fin de no exponerse a caer en manos enemigas; pero también habíanse perdido buenas oportunidades de apoderarse de buques imperiales que habían quedado varados repetidas veces en las cercanías. A pesar de existir un lanchón y varios botes pertenecientes a las presas, no podían ser utilizados por faltarles tripulación, pues la guarnición de tierra, escasa en sí, debía cumplir su misión específica. Más adelante, los buques corsarios que se encontraron accidentalmente en el Puerto, colaboraron eficazmente, ya fuese en la descarga, o bien complementando la acción de las baterías.

Reseñaremos a continuación, a modo de crónica, algunos aspectos de la defensa de la Boca, informando al mismo tiempo de las entradas y salidas de buques mercantes, de corsarios y de sus presas, dando así una visión esquemática de la actividad del Puerto que reemplazó en los dos años de guerra al puerto de la capital.

Fueron barcos mercantes los primeros en arribar al Salado. El 4 de julio de 1826 tenemos la noticia de la llegada del corsario *Hijo de Mayo*, con correspondencia interceptada al enemigo. Desde esta fecha hasta mediados de 1827 no tenemos referencias de acciones o ataques; siguieron entrando y saliendo diversas clases de embarcaciones, intensificándose por su parte cada vez más la vigilancia enemiga <sup>(30)</sup>. Es muy posible, casi seguro, que estos mantuvieron espías en diversas partes de la costa bonaerense que les trasmitían las novedades sobre aproximación y arribo de barcos; así se explica sus apariciones casi inmediatas y las pérdidas que fuimos sufriendo, especialmente al finalizar el año 1827 y en el transcurso de 1828.

El centro de abastecimiento de los barcos imperiales era Montevideo; pero como la costa bonaerense les ofrecía la posibilidad de proveerse de carne fresca, apoderándose de los ganados, el gobierno con fecha 2 de setiembre de 1826, teniendo sospechas de aquellas actividades, encarga a los jueces de paz y comisarios pusiesen en conocimiento de los pobladores de la costa, la orden de retirar sus ganados al interior, para no ser sorprendidos por el enemigo.

El 8 de julio de 1827 sitiaban el puerto dos buques de guerra, una fragata y una goleta, situadas a 5 millas. El día 7 llega la goleta corsario General Brown; perseguida por los barcos bloqueadores, son éstos re-

(30) Poseemos la nómina de los barcos entrados y salidos del Salado, clasificados en mercantes, corsarios y presas. No lo incluimos por falta de espacio.

chazados por la acción de las baterías de tierra, a lo que contestan con dobles tiros, retirándose luego. El corsario entra a puerto, trayendo a bordo prisioneros y algunos negros esclavos. El día 15 interceptan la entrada de la goleta *Riolima*, presa del corsario, incendiándolo su propio capitán a quince millas del puerto. Tres días más tarde incendian los imperiales la zumaca *Esperanza*, presa del corsario *Presidente*, a distancia de 7 leguas, mientras trataba ésta de salir de su varadura. El 26 se aleja la fragata enemiga hacia Montevideo.

El Comandante Ferrer comunica el 6 de setiembre que por informes del capitán de la barca *Jorge Canning* procedente de Montevideo, se presumía que la fragata *Emperatriz* y una goleta, se dirigirían al Salado con objeto de bloquearlo. El día 7 ya se encontraban en ese destino toda una escuadra: 19 buques, retirándose luego. El día 25 hubo una falsa alarma: durante las primeras horas de la mañana se confundieron los montes de Punta Piedras con una poderosa división enemiga, error cuyas consecuencias fué el de haber hecho movilizar los blandengues de Monte y las milicias del Regimiento N<sup>o</sup> 3 de campaña, dándose de inmediato la contraorden correspondiente. Para ese entonces la guarnición del Salado había sido reforzada con 50 milicianos, al mismo tiempo que el puerto del Tuyú lo había sido con una partida de 25 hombres.

El 14 de octubre, mientras el bergantín americano *Toosculuz* se hallaba recibiendo una carga de carne salada a unas 4 millas del puerto, fué abordado por un lanchón enemigo, viéndose favorecido por estar el río muy bajo y no haber en ese momento ninguna embarcación para perseguirlo. El día 28 llega la Goleta corsario *Presidente*, convoyando dos presas de importancia: la fragata brasilera mercante *Santisa* y el bergantín transporte *Orurao* (31), que llevaban armas y pertrechos

(31) En la GACETA MERCANTIL del 7 de noviembre de 1827, un tripulante del corsario narra las acciones al tomarse aquellas dos presas: "Nos costó posesionarnos de estos buques, quince minutos de vivo fuego, y finalmente cinco de abordaje en el que hubo escenas horrosas y abundancia de sangre. Ningún muerto de nuestra parte, y solamente heridos. El bergantín experimentó mucho descalabro, doce muertos, incluso el capitán y segundo, y ocho heridos de consecuencia. El capitán Allen también recibió una bala fría en la cadera derecha, la que venía destinada para mí, pues nos hallábamos juntos. No sabré elogiar bastante la conducta de dicho Allen en el combate y acierto en todas las disposiciones que tomó. Fué el primero en abordar, y respectivamente los demás oficiales y tripulación, han sostenido con ardor y carácter el decoro del pabellón nacional". El buque corsario *Presidente* montaba 8 cañones de a 9 y de a 6 largos, 70 hombres de tripulación, en su mayoría ingleses y norteamericanos.

Por su parte el Comandante del Salado Ferrer, en nota al Gobierno de 31 de octubre, entre otras cosas expresa: "Con este motivo el que subscribe tiene el honor de felicitar al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires por los triunfos que consiguen las armas de la Patria sobre las del Imperio, pidiendo favor que estas noticias se pongan en la Gaceta para mayor publicación, y para hacer entender a los enemigos de la Patria que el Puerto del Salado hade ser el sepulcro del Emperador del Brasil y sus sequaces como lo acreditan los que actualmente tengo prisioneros entre oficiales y soldados, amas de otros que espero en estos días, lo cual con oportunidad quando el tiempo me lo permita avisaré". ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Legajo X-27-6-4. Año 1827.

de guerra destinados a Montevideo. La fragata tenía 2 cañones de a 24. La llegada de este corsario con sus presas va a ser causa del mayor ataque soportado por la guarnición del Salado durante la guerra.

Efectivamente, el 2 de noviembre Ferrer comunica tener informaciones sobre la salida del puerto de Montevideo de varios lanchones armados con destino al Salado. El día 5 se presentan dos fragatas, un bergantín, un lugre y dos goletas imperiales. El bergantín y el lugre atacan la fragata presa *Santisa*, que se hallaba varada a tres millas del puerto, con toda su carga; ésta le dispara al lugre tres cañonazos. Sin contestar los enemigos se retiran, oyéndose más tarde a la distancia varios disparos. El día 7 Ferrer comunica hallarse en seguridad la fragata y el 13 informa detalladamente sobre su descarga, recomendando "en grado heroico a toda la tropa y demas individuos que le acompañan sin distinción de clases, por su actividad, Zelo y cooperacion en el cumplimiento de sus deveres, y desempeñar las disposiciones del Jefe de este Punto. Así mismo los oficiales y marineros del corsario Presidente les recomiendo en igual caso, y por el mismo desempeño". El 16 de noviembre, a las 11 del día, avanzaron a toda vela en dirección al puerto 7 buques mayores. La guarnición se coloca de inmediato en estado de defensa. Los imperiales fondean a 9 millas. A las 2 de la tarde se desprenden tres goletas y una cañonera, acercándose a la fragata *Santisa*, que se hallaba tumbada por la bañante del río, "rompiendo sobre ella un fuego sostenido, que duró hasta las cinco y media"; a pesar de su posición la fragata contesta con algunos cañonazos, pero al aproximarse los lanchones enemigos, su capitán la incendió, no teniendo a bordo más que carbón de piedra y algunos cañones. A su vez las baterías de tierra rompen fuego sosteniéndolo por espacio de hora y media, con buen éxito, dirigidas por el propio Comandante Ferrer. Los buques atacantes se retiran y permanecen fondeados a unas 6 millas de la Bahía.

Al día siguiente, a las 9 de la mañana vuelven los imperiales con tres goletas y una cañonera, al ataque de los buques que se hallaban fuera del Puerto, con "un fuego continuado de bala y metralla". El bergantín *Orurao* y el corsario *Presidente* les respondieron con algunos cañonazos, hallándose este último enteramente varado. Ante el excesivo fuego de los buques enemigos, el bergantín fué incendiado por su propia guardia, consiguiendo luego apagarlo. Los imperiales siguen avanzando con una goleta, una cañonera y dos lanchones, colocándose a tiro de la batería de a 16, la que logra afinar su puntería sobre la goleta, hasta el punto de suponerse que no podría llegar a Montevideo; la cañonera perdió su mastelero y los lanchones fueron totalmente destruidos "con gente y todo". Según referencias del Capitán de la fragata *Santisa*, los atacantes tuvieron "considerable pérdida de muertos".

A las 12 se retiraron los imperiales, desapareciendo de la Bahía. Ferrer, al dar cuenta de esta acción el mismo día 17, expresa: "El comandante que suscribe faltará á su deber, si dejase de recomendar al gobierno a los oficiales y tropas que lo acompañan. Todos se han mostrado con imponderable energía, y actividad en sus operaciones, por lo que el que suscribe suplica al gobierno se digne compensar los trabajos, de los oficiales y tropa de este canton.

Así mismo recomienda en primer lugar, al mayor Chilaver que ha llenado completamente su deber dirigiendo la batería de á 16".

Con anterioridad, el Gobierno en conocimiento del ataque que se preparaba, había dispuesto la marcha de 100 hombres del Regimiento N<sup>o</sup> 6 de Caballería y otros tantos del Reg. N<sup>o</sup> 3 de milicias, que llegaron el día 20 al Salado, regresando de inmediato por haber pasado todo peligro.

A fines de diciembre se presentan frente al Salado una fragata y tres goletas de guerra, que se apoderan del bergantín sueco *Swallow*, presa del corsario *Gral. San Martín*, y del bergantín francés *General Foy* que se hallaba varado frente al Rincón de López. Además el 29 de diciembre es repesado el patacho *Sol Dorado*, por la fragata *Nitheroy*.

El 8 de febrero de 1828 aparecieron un bergantín y una goletilla haciéndose un fuego continuo, cesando al anochecer. Al día siguiente, a las 7, se presentaron a la vista 4 buques enemigos, en persecución de la misma goletilla que venia buscando el refugio del puerto, al que no pudo llegar, viéndose obligada a embicar en tierra a unas tres millas, bajo el fuego continuo de los enemigos cuya fuerza se componía de un bergantín, dos goletas y una cañonera. En tal situación el Comandante Olazábal dispuso se llevase un cañón de a 12 de la batería, a la costa, desde cuya posición disparó siete tiros sobre un lanchón y dos botes que habían ya abordado a la goletilla; uno de los tiros dió blanco en el lanchón, haciendo caer al oficial y tres marineros, según referencias de la tripulación de la goletilla, quienes se hallaban enterrados en el fango a tiro de pistola. Inmediatamente se retiraron los imperiales, acercándose luego a la entrada de la Boca; a las 12 del día comenzaron a hacer un fuego continuo sobre los buques y la batería de tierra, hasta las dos de la tarde en que viraron, dirigiéndose mar afuera. Las consecuencias del ataque fueron: una bala de a 18 cayó a bordo del bergantín americano *Ana* y otra de igual calibre recibió a flor de agua el bergantín inglés *Hawk*. Se destaca la actividad del Teniente de Artillería D. Angel Sánchez, en la dirección de las baterías de tierra.

El 14 de abril llega a la barra del Salado la goleta americana *Amistad*, y el 17 se acercan a ella un bergantín y una goleta de tres palos, los cuales enviaron sus botes e incendiaron el buque americano, tomando prisionero al capitán y su tripulación. En la Gaceta del 30 de

abril *Unos comerciantes* se quejan de las escasas medidas de protección y defensa adoptadas en aquella oportunidad, haciéndose cargos a la poca eficacia de las baterías de costa, a la falta de colaboración de los buques fondeados en el lugar y a la inercia de los Jefes responsables. A pesar de los continuos ataques imperiales, los buques mercantes seguían llegando al Salado en buena proporción. Con fecha 30 de abril, el Comandante Olazábal anuncia estar dentro de puerto la zumaca brasilera *Nueva Noticia*, presa del corsario nacional *Bonaerense*, con caldos y azúcar; el bergantín goleta *Emit*, de Boston, con maderas y otros efectos, consignada a Sutton, Gregori y Cía. y a una milla la fragata *Gobernador Horquins*, de la Habana, consignada a D. Guillermo P. Ford.

Por último damos los sucesos ocurridos el 30 de agosto a pocos días de la terminación de la guerra: llegan al Salado el bergantín goleta americano *Hussar*, con azúcar y tabaco y el bergantín inglés *Lord Eldon*, con maderas y yerba; ese mismo día aparecen 7 velas enemigas, que se dirigieron sobre aquellos buques y los incendiaron.

6. A pesar de las gestiones y trabajos realizados por los comerciantes de Buenos Aires, el gobierno prohibió en principio las importaciones de mercaderías por la Boca del Salado y demás puertos inhabilitados. El temor era de que aquellos eludiesen el pago de derechos. Lo que correspondía hacer y se hizo al fin, fué enviar los guardas y oficiales aduaneros necesarios para controlar el arribo de las naves.

Del análisis de las *Instrucciones* dadas al Teniente 1º de Húsares D. Luis Gala, se desprende que sus funciones eran sólo las de auxiliar las operaciones de hacienda; en consecuencia esa misión debería ser desempeñada por el funcionario o encargado que designase el ministerio del ramo (32). Por Acuerdo del 15 de mayo de 1826 se dispuso que por el "encargado de Aduana en el Salado, deben recaudarse los derechos de Puerto de los buques que arriben a aquel destino con arreglo a las prevenciones de la Comandancia de Marina". Tenemos así establecidas las bases de lo que será la Aduana del Puerto del Salado durante los dos años que queda habilitado, pero siempre bajo la dependencia de la Aduana de la capital, puesto que los *Cuadernos* para la descarga de los buques estaban rubricados por los Jefes del resguardo de Buenos Aires (33), y la mayoría de sus cargamentos eran

(32) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Gobierno-Guerra*. 1826. X-14-2-1.

(33) "Cuaderno pa. la descarga de la Zumca. Brasileira nombrada Cookran, surta en el Pto. del Salado: consta de dos foxas con esta firmada, y la otra rubricada. Buenos Ayres. Dre. 12 de 1827.

LAVALLE-DONADO. *Gefes del Resgdo.*."

Sigue la descarga del buque con la mención de su mercadería y termina:  
"Se concluyó la descarga de este Buque, quedando á su bordo para consumo, seis cajoncitos de velas. Boca del Salado, Enero 23/1828.

LUIS XIMENEZ".



transportados en carretas hasta los almacenes o depósitos de aquella Aduana.

En el tópicó anterior, hemos reseñado a grandes rasgos algunos aspectos del movimiento de buques mercantes, corsarios y de sus presas en relación con los ataques de los buques imperiales. Entre las presas más codiciadas estaban los barcos negreros, por ser los más lucrativos, a la vez de ser de utilidad para el Estado. "Es incalculable el bien que se hace a la república con conducir a sus puertos un buque de estos", decía un ex-capitán de corsario en la GACETA MERCANTIL del 5 de marzo de 1828. Por decretos de 10 de marzo de 1826 y 28 de marzo de 1827 se había estipulado una gratificación de cincuenta pesos por cada individuo, a los apresadores de buques con cargamento de esclavos. Pero como aquella suma no compensaba los riesgos de la empresa, además de los gastos de traslación y manutención, y a fin de estimular e incrementar este medio de hostilidad contra el Imperio, se otorga por decreto de 11 de setiembre de 1827 a los armadores, el beneficio de *contratar* los servicios de los mencionados negros por la cantidad de 200 pesos, por un tiempo que variaba de diez a cuatro años según la edad. El Patronato correría a cargo de los armadores y podría ser transferido a otros con intervención del Departamento de Policía (Decreto de 10 de marzo de 1826 y 28 de marzo de 1827). El armador quedaba obligado a ceder al Estado para el servicio militar, diez de cada cien negros introducidos. Importantes contingentes de la raza negra se incorporaron así a nuestra sociabilidad, sentando las bases de aquellas famosas sociedades de negros que se organizaron años más tarde, influyendo en las costumbres y en la música, por el aporte de elementos exóticos al ambiente. La vida sencilla y los menesteres a que se les dedicó atemperó considerablemente su obligada prestación de servicios personales.

Por otra parte, los negros esclavos que entraban al país procedentes de las presas, no eran considerados como prisioneros de guerra. Por regla general se los destinaba a engrosar las filas de los regimientos de línea; en caso que no sirvieran para las armas, deberían ser presentados en el Departamento de Policía, a objetos de adquirir el patronato (34).

---

(34) Es interesante consignar aquí la nota de Ferrer fechada en el Salado el 19 de octubre de 1827, comunicando la existencia de 20 *negros portugueses*, pertenecientes a los comerciantes D. Julián J. Arriola y D. Vicente Casares, llegados en las presas tomados por los corsarios de aquellos armadores y a quienes se los ocupaba como marineros de los buques y en la carga y descarga de las presas. Pasado al Ministerio de Gobierno, D. Manuel Moreno informa el 6 de noviembre: Que los propietarios de corsarios debían presentar al Departamento de Policía los negros esclavos que introdujesen, a fin de que adquiriesen legalmente el patronato, en el caso de no ser útiles para el servicio de las armas. Sin perjuicio de ello, se le per-

Por el detalle de los remates de las presas y sus cargamentos, nos damos cuenta cómo Buenos Aires vióse surtida de muchas mercaderías que el bloqueo impedía que pudiera ser abastecida normalmente, como ser: tejidos, bramantes, algodón, hilos, lanas, vidrio, papel, artículos de ferretería, herramientas diversas, vinos, yerba mate, café, tabaco, aceites, harinas, arroz, fariña, azúcar. También se ponían a remate buques, cascos, aparejos, velas, toldos, anclas, timones, cañones, municiones, fusiles, sables, pólvora y muchísimos otros materiales. El lugar del remate era unas veces la propia Boca del Salado <sup>(35)</sup>, otras la Aduana de Buenos Aires o bien el Riachuelo, según donde estuvieren los barcos y las mercaderías. Pero también se hicieron remates en Buenos Aires, por inventario, de barcos y mercaderías existentes en el Salado.

Los principales comerciantes de Buenos Aires tenían sus representantes o apoderados en el Puerto del Salado, habiendo construído algunos de ellos barracas o depósitos, tenían carretillas para la carga y descarga de los buques y cierto número de empleados o servidores. Entre los comerciantes más conocidos estaban D. Vicente Casares, D. Julián J. Arriola, D. Domingo Gallino, D. Guillermo P. Ford, D. Félix Alzaga, Juan P. Aguirre, etc.

El bloqueo del puerto de Buenos Aires, determinó que el del Salado fuese elegido para el embarque de materiales con destino a la erección del Fuerte y demás construcciones a realizarse en la Bahía Blanca.

La guerra con el Brasil pone de manifiesto el desamparo de toda la Costa Sud, hasta Carmen de Patagones, expuesta a la acción del enemigo. El antiguo proyecto de 1824 de realizar una fundación en ella, cobra vigencia debido al ataque llevado por los imperiales contra Patagones a fines del año 1827. Era pues necesario apoyar aquel antiguo emplazamiento, abriendo comunicaciones terrestres; de allí el trazado de la nueva línea de fronteras sostenida en el Sud por la fundación de Bahía Blanca, que permitió al mismo tiempo incorporar al

---

mitiría a los comerciantes citados, su utilización en la carga y descarga de buques, dentro de un término razonable a fijarse.

En cuanto a los prisioneros brasileños, el Gobierno dispuso que fuesen distribuidos en distintos lugares de la campaña, uno de los cuales fué el Fuerte Independencia en el Tandil. Mas tarde se dispuso que los prisioneros se enviasen a la orden de D. Juan Manuel de Rosas, que en Comisión especial del Gobierno, estaba dirigiendo el trazado de la nueva línea de fronteras con los indios. Pasaron así muchos *portugueses* a formar parte de los nuevos fortines o poblaciones.

<sup>(35)</sup> GACETA MERCANTIL del 11 de setiembre de 1828. "REMATE. *En la boca del Salado.* Por Thomas Gowland. El día 18 del presente mes de Septiembre y á las 10 de la mañana, se venderá en pública subasta, al que mas dé, la QUILLA y parte del CASCO del bergantín americano HUSSAR, de Baltimore, y ademas los palos, velas, vergas, botes, cadena y ancla, cobre y todo lo que se salve del dicho buque, quemado sobre la barra del Salado el día 30 de Agosto último". El mismo texto se inserta en inglés.

patrimonio de la provincia muchas leguas de campo que fueron pobladas por estancias.

Rosas, que tuvo a su cargo por especial comisión del Gobierno, el establecimiento de la nueva línea, envía a mediados de noviembre de 1827 a la Boca, al Sargento Mayor de Artillería D. Martiniano Chilavert, con al misión de reconocer los buques que transportarían los materiales con destino a la fundación del fuerte y pueblo de Bahía Blanca <sup>(86)</sup>. Llega éste al Salado a tiempo para participar en las jornadas de los días 16 y 17 de noviembre, en que le cupo dirigir con toda habilidad y eficacia los tiros de las baterías contra los lanchones enemigos que habían forzado la boca. Para el 20 de diciembre Chilavert se había ausentado, regresando a Buenos Aires. Lo reemplaza D. Gervasio Rosas, quien vigila la llegada de las maderas, cureñas, municiones, y otros elementos traídos en carretas y el acondicionamiento de esa carga en el bergantín. Colaboran en esta tarea las milicias de la guarnición. Se utilizan los meses de enero y febrero de 1828 para aquellas actividades. El 1º de marzo salen del Salado, llegando el 8 de ese mes a Bahía Blanca, dirigiendo la conducción D. Enrique L. Jones.

Por último colocamos una noticia interesante: A pesar del bloqueo, llega al Salado en el mes de diciembre de 1827 el bergantín francés *General Foy*, procedente del Havre, conduciendo 150 inmigrantes.

7. El 27 de agosto de 1828 se firma en Río de Janeiro la Convención preliminar de paz, ratificada luego por la Convención Nacional reunida en Santa Fe. El 30 de setiembre el Comandante de la Escuadra bloqueadora James Norton, comunica al Gobierno Argentino el levantamiento del bloqueo a partir de esa fecha.

El 2 de octubre se deja sin efecto el decreto que permitiera la carga y descarga de buques en los Puertos del Salado y del Tuyú, fijándose un plazo de treinta días para que ellos fuesen desocupados. El día 10 de noviembre se expide otro decreto, suprimiéndose el Correo semanal a la Boca del Salado, creado con fecha 19 de febrero de ese año.

Los buques surtos en el Salado comenzaron a dirigirse a Buenos Aires, algunos de ellos en lastre. Pero todavía en los meses de octubre y noviembre entran y salen de la Boca numerosas embarcaciones, dando la impresión de gran actividad, cuando en realidad era el restablecimiento del tráfico comercial de Buenos Aires, y la muerte del Puerto del Salado, cuya importancia desaparecería al cerrarse el ciclo bélico que le diera vida.

BENITO DÍAZ

---

(86) ARCHIVO HISTÓRICO DE LA PROVINCIA. Colección Ibarguren.

## APENDICE

### I

[Instrucción dada al Ten<sup>te</sup>. de Usares D. Luis Gala en la Comisión q<sup>a</sup>. p<sup>r</sup>. ella se le dá con destino ala voca del Salado, Rincón de Miguens]

Instrucciones que deberá observar el Teniente de Usares D. Luis Gala, á cargo de una Partida de un Cabo y seis Soldados.

Art. 1º Se dirigirá con la Partida de su mando á la voca del Salado en el Rincón de Miguens donde encontrará establecida una Barraca manejada p<sup>r</sup>. D. F. Gallino q<sup>a</sup>. tiene á su intermediacion una Goleta y un Lanchon.

2º Pudiendo suceder q<sup>a</sup>. algunas Barcas con negociaciones mercantiles arriben á dicho punto; en el momento que suceda deberá pedir los papeles de su procedencia con la correspondencia que trahigan, y sin abrir ninguna Pliego formará inbentario de todas ellas que firmará con el Comandante del Buque, y en seguida en un Pliego cerrado lo remitirá con las correspondencias que contenga á este Ministerio.

3º De todos los fardos que vengan en el cargamento, cuyo desembarco no impedirá á los dueños de él, formará tambien inbentario con sus números y marcas, y quando los dueños dispongan su traslacion á esta Aduana, entregará una guia de los Fardos que se conduzcan al q<sup>a</sup>. venga hecho cargo de ellos, con expresion de la marca y numeros, segun los que entonces se remitan mandando un duplicado de dicha guia y el pliego cerrado a este Ministerio por un propio.

4º Si algun Buque enemigo arribase á dicho punto, y le fuese posible su apresamiento en puerto, lo verificará, dando cuenta inmediatamente de un modo circunstanciado de todo lo q<sup>a</sup>. contenga con remision de sus papeles.

5º De todo Buque que arribase allí con negociaciones mercantiles tomará noticias del nombre y remitirá con esta razon el rol de sus Tripulaciones.

6º Sin guía no permitirá q<sup>a</sup>. se despache ningun cargamento.

Buenos Ayres Enero 30 de 1826.

M. B.

[ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Div. Nacional. Subdelegación del Salado. 1827. X-14-5-2.]

## INSTRUCCIONES

### II

[*Instrucciones sobre la defensa del Puerto del Salado, su seguridad y policia que debe observarse en el*]

Art. 1º Deberá tener el comandante Militar en el Monte de Rosas situado en la vanda meridional un pequeño piquete de un cabo con quatro soldados, cuya obligación será de recorrer diariamente la costa de 4 ó 5 leguas de distancia, y de observar lo q<sup>e</sup>. en el mar pasa, deviendo avisar en caso que descubra 3 ó 4 buques juntos inmediateam<sup>te</sup>. a la Comand<sup>a</sup>. Militar; pero si no fuese mas q<sup>e</sup>. uno ó dos será suficiente mandar el parte por la mañana sig<sup>te</sup>.

2º Otro piquete de igual fuerza se mandará al Puerto de Pancho Diaz, Estancia de Piñeyro, el cual tendrá siempre de dia un vigia en la altura llamada el *Tala Solo* con la misma obligación q<sup>e</sup>. el anterior, con la diferencia q<sup>e</sup>. no habrá necesidad de recorrer la costa.

3º Considerando la poca fuerza existente en el Salado, será suficiente de dia tener una guardia de un cabo y ocho hombres con una sola centinela q<sup>e</sup>. se colocará en la Bateria grande, cuya obligación será de avisar cuanto ocurra en el mar; de noche se reforzará esta guardia con un oficial, un sarg<sup>to</sup>., un cabo y quatro soldados, y entonces habrá dos centinelas, una en cada Bateria, y p<sup>a</sup> enviar en algo las Milicias, se ordenará q<sup>e</sup>. los artilleros q<sup>e</sup>. nada tienen q<sup>e</sup>. hacer monte: una guardia cada cinco días.

4º En la comand<sup>a</sup>. habrá siempre quatro caballos de las Milicias prontos p<sup>a</sup>. lo q<sup>e</sup>. se ofrezca: Estos mismos serviran para montar de noche quatro hombres de la misma guardia q<sup>e</sup>. alternativamente de dos en dos, rondaran cada dos horas hasta la boca del Sanborombon, debiendo a su vuelta avisar al com<sup>te</sup>. de la Guardia lo q<sup>e</sup>. hayan observado, aunq<sup>e</sup>. no hubiese noved<sup>d</sup>.; pero en el caso q<sup>e</sup>. estos dos hombres oyesen algun ruido ó q<sup>e</sup>. viesen algún ó algunos botes en aquella boca, uno de ellos volvera á todo galope á dar parte de lo observado al oficial dela guardia, el cual lo comunicará al comandante militar, quien tomará las medidas q<sup>e</sup>. le dicte la prud<sup>a</sup>. El otro miliciano q<sup>e</sup>. quedó atrás estará á la expectativa de la novedad, y hallandose bien enterado de ella se retirará á su guardia, avisando sobre lo visto. Es inutil observar q<sup>e</sup>. debe recomendarse a los dos hombres q<sup>e</sup>. salen de ronda el mayor silencio.

5º Unas horas despues de entrar el Sol se apagarán todos los fuegos sin tener consideraciones con nadie, lo mismo q<sup>e</sup>. se significará á los troperos á su llegada, y á los carretilleros p<sup>a</sup>. q<sup>e</sup>. no puedan alegar ignorancia. El q<sup>e</sup>. hubiese sido reconvenido una vez, será la segunda puesto en cepo de campaña (por no haber otro) para enseñarles á respetar las ordenes.

6º Media hora despues de haber hecho apagar los fuegos nadie podrá pasar de la Bateria grande para el albardon afuera, ni por dentro p<sup>a</sup>. el Puerto, el q<sup>e</sup>. lo intentase será arrestado inmediateam<sup>te</sup>. sea paysano ó Militar.

7º Las centinelas darán el quien vive á cualquier individuo q<sup>e</sup>. pase, si es persona conocida dormirá en el cuerpo de guardia, si es sospechosa ser asegurada en cepo de campaña inmediatamente y se avisará á la Comand<sup>a</sup>. Militar. De día la Zentinelas de la Bateria grande no dejará pasar a nadie con dirección al Puerto que no sea conocida, el cabo de la guardia lo dirigirá á la comand<sup>a</sup>. el cual, si no es de los contornos, y viene sin el competente pasaporte lo hará arrestar dando aviso al Exmo. Sor. Ministro de la Guerra y si fuese sospechoso lo asegurará en cepo de campaña avisando igualm<sup>te</sup>.

8º Nadie podrá andar por el cangrejal ó Pantanos por la parte del mar, cualquiera q<sup>e</sup>. lo hiciese será castigado con cuatro horas de cepo; tampoco se tolerará á los animales en ellos.

9º De noche pasarán las Zentinelas la palabra á cada medio cuarto de hora con la diferencia q<sup>e</sup>. la primera q<sup>e</sup>. grita *centinela alerta* se contestará a sí misma *Alerta está* dos ó tres veces, lo que harán las demas igualmente dos ó tres veces, teniendo cuidado de alzar ó bajar la voz segun las circunst<sup>as</sup>., de este modo si los enemigos se hubiesen acercado con algun bote á la orilla en alg<sup>a</sup>. noche obscura, se persuadirán q<sup>e</sup>. hay mucho zelo, y creerán por las muchas voces de las Zentinelas que hay muchas y q<sup>e</sup>. por consiguiente, q<sup>e</sup>. la guarnición es mas considerable q<sup>e</sup>. lo q<sup>e</sup>. es electivam<sup>te</sup>.

10º Al Comandante de la cañonera, y al Oficial de la Guardia, como igualmente al Cap<sup>n</sup>. del Puerto se les dará el Santo diario; pero siempre algo tarde; el oficial de la Guardia entregará al mas prudente de los dos Milicianos q<sup>e</sup>. salen de B<sup>ndin</sup>, lo q<sup>e</sup>. le corresponde p<sup>a</sup>. su seguridad.

11º Las tropas de carretas no podrán pasar dela Bateria grande adelante, y quedarán á una quadra de distancia de ella, y solam<sup>te</sup>. las carretillas podrán ir y venir; pero siempre por el camino de abajo, pues si se permitiese á las carretas otro tanto pronto se hecharia a perder el único camino q<sup>e</sup>. ha quedado; si p<sup>r</sup>. un caso imprevisto los enemigos se apoderasen del albardon, todas las carretas se sacarán á los Pantanos, y si los troperos se resistiesen, se les hará obedecer á la fuerza, pues estas carretas ofuscan la vista é impiden á la artilleria el barrer el albardon.

12º Ninguno q<sup>e</sup>. no esté de guardia podrá subir á la Bateria grande, á ningun paisano se le permitirá pasar por ella sea á pié ó á caballo; esto ult<sup>o</sup>. tampoco lo podrán hacer los militares. Las Zentinelas no permitirán á nadie ni aun al mismo oficial de guardia el recostarse sobre el revestim<sup>to</sup>. interior, y mucho menos el subir al Parapeto, nadie á excep<sup>n</sup>. del Comand<sup>te</sup>. del Punto podrán andar por la Berma, lo q<sup>e</sup>. verificara de cuando en cuando para asegurarse q<sup>e</sup>. nadie ha subido á el Parapeto por su declive exterior. Las Zentinelas matarán á Balazos á Perros y Chanchos q<sup>e</sup>. se arrimen al Parapeto.

13º Se permitirá al establecimiento de Aguirre y Ford, y á nadie mas que pueda llevar su tropilla de caballos por el camino de abajo hasta su rancho con la expresa condicion de mantener siempre el palenque de 30 toesas adelante del foso del frente de la Bateria. Este palenque impide q<sup>e</sup>. los animales y carretilla y aun la gente q<sup>e</sup>. pasa desboronen el bardo ó mejor decir la contraescarpa del foso.

14º No se permitirá á nadie bajar al foso aunq. fuese bajo pre-  
testo de tomar agua p. beber; hay bastante en otras partes.

15º *La Cadena del Puerto*, es á decir el Puerto estará siempre ce-  
rrado con su cadena. Este asunto queda al cargo del oficial comand.<sup>te</sup>.  
de la cañonera, pero como nunca se pueden tomar bastantes precau-  
ciones principalm<sup>te</sup>. haviendo responsabilidad, no será demas q<sup>e</sup>. el  
Comand.<sup>te</sup>. Militar se asegure de cuando en cuando con su propia vista  
si ella está bien asegurada en sus extremos, y bien tendida. Esta nunca  
se podrá abrir sinó por su expresa orden, y á solicitud del Cap.<sup>o</sup>. del  
Puerto, y con intervenció del Comand.<sup>te</sup>. de la cañonera encargada de  
ella.

16º Los cañones de la Bateria grande estarán siempre cargados á  
bala; un cañonazo será la señal q<sup>e</sup>. cada uno se presente en su puesto.

17º Los milicianos en caso de alarma ocuparán las trincheras q<sup>e</sup>.  
existen entre la Bateria chica y el Puerto, debe entenderse en caso  
de atacar el enemigo por la boca del mismo Puerto y no harán fuego  
sinó á la devida distancia, v en el caso q<sup>e</sup>. los enemigos forzasen la  
entrada se retirarán á las Baterias. Si los enemigos atacasen por el N.  
del Albardon, veinte y cinco Milicianos se pondrán en el foso de aquel  
lado, y los demas irán á la Bateria grande.

18º No haviendo absolutam<sup>te</sup>. nada q<sup>e</sup>. temer la Bateria grande  
ni la chica por sus espaldas y frente por el Pantano v los cangrejales  
q<sup>e</sup>. las cubren, las Baterias seguirán haciendo fuego por sus flancos á  
bala, v á metralla según las circunst<sup>as</sup>., con la prevencion q<sup>e</sup>. á primera  
aproximacion de los enemigos se trate de aprovechar cada tiro sin des-  
perdiar ninguno, lo q<sup>e</sup>. se conseguirá facil<sup>te</sup>. si se obra con pruden-  
cia y alguna calma. Un fuego de artill<sup>a</sup>. con pocas piezas demasiado  
vivo no hace sino aturdir á los artilleros q<sup>e</sup>. sirven las piezas, v no dá  
ninguna punteria de provecho. Ningun tiro á metralla se tirará sinó  
estando los enemigos va cerca dela boca del Puerto. Lo mismo q<sup>e</sup>. de-  
berá observar la Marina.

19º En caso q<sup>e</sup>. fuese (por una de las desgracias comunes en la  
guerra) preciso abandonar el puerto se clavarán los cañones, se negará  
fuego á las cureñas y municiones, y se tirarán las balas v metralla q<sup>e</sup>.  
hubiese al Arrovo q<sup>e</sup>. se halla á las espaldas de ambas Baterias.

20º Habiendo abandonado las Baterias se retirarán las tropas á  
la loma q<sup>e</sup>. se halla á la espalda de ellas por medio del Pantano v pr.  
algunos pasos muy conocidos de los vaqueanos, allá se reunirán, y co-  
mo no es supponible q<sup>e</sup>. los enemigos los persiguen hasta ellas, de  
aquellas harán fuego de Mosquetería al enemigo tratando de hacerles  
el mayor má! q<sup>e</sup>. fuese posible pero si los enemigos tratasen perseguir-  
los entonces se retirarán paso á paso para el puesto del bote sin perder  
al enemigo de vista.

21º Cuando el Comand.<sup>te</sup>. Militar del Salado vé cuatro ó cinco,  
ó mas buques fondeados ádelante de este Puerto, ó estar en el vecin-  
dario, hará volver inmediatam<sup>te</sup>. á este destino los Piquetes de q<sup>e</sup>. tra-  
tan los artes. 1º y 2º, y avisará inmediatam<sup>te</sup>. á Chascomús, y a las dela  
Magdalena, y Ensenada.

22º Cuando el Comand.<sup>te</sup>. Militar haya hecho cuanto es de su  
obligación y vé q<sup>e</sup>. no hay absolutam<sup>te</sup>. posibilidad de sostenerse en  
este Punto, hará pegar con materias combustibles fuego á cuantos bu-

ques hay en el Río sin perdonar la cañonera del Estado; pero antes de proceder á este acto deberá estar convencido q<sup>e</sup>. ha cumplido de todos los modos con lo q<sup>e</sup>. exigen de él su honor y la vindicta pública, quedando responsable al Gob<sup>no</sup>. de su conducta en este part<sup>o</sup>.

23<sup>o</sup> Se examinarán los capitanes q<sup>e</sup>. vienen si traen noticias interesantes, inmediatamente se comunicarán al Exmo. Sr. Ministro de la Guerra.

24<sup>o</sup> Lo que debe recomendarse particularm<sup>te</sup>. al Comand<sup>te</sup>. q<sup>e</sup>. viene á este destino, es la buena armonía con los vecinos, pues de lo contrario, está expuesto á perecer él con toda su gente de hambre, pues en este triste paraje no tiene absolutam<sup>te</sup>. auxilio alguno.

Buenos Ay<sup>tes</sup>, 21 de Junio de 1827.

[ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Subdelegación del Salado. 1827. X-14-5-2]. Borrador. Instrucciones redactadas por Holmberg.

INVENTARIOS DE LOS ELEMENTOS DE GUERRA, MUEBLES Y UTILES CORRESPONDIENTES A LA COMANDANCIA MILITAR Y SUBDELEGACION DE MARINA DEL PUERTO DEL SALADO, CONFECCIONADOS AL TOMAR POSESION DEL CARGO LOS JEFES DE AQUEL DESTINO

III

*“Relación de los artículos de guerra remitidos al Puerto del Salado durante permaneció allí el Sr. Coronel D<sup>n</sup>. Eduardo Holmberg p<sup>a</sup>. la fortificación de aquel punto:*

2 000	Cartuchos Carabina á bala
200	Piedras chispa carabina
6.000	Cartuchos fusil á bala
700	Piedras chispa de fusil
100	Cartuchos á 12
30	Tarros metralla á 16
2	Cañones bronce á 16
2	Cureñas plaza á 12
1	Rueda de resp <sup>to</sup> . p <sup>a</sup> . id.
1	Avantren
1	Cabria completa
5	Atacadores á 16
14	Espeques
1	Sacatrapo á 16
1	Sacanabo
1	Cuchara á 16
2	Almohadones de Artillería
6	Cuñas puntería
1	Fina
2	Zaleas
2	Encerados de carga
1	Arcon
3	Botafuegos



4	Punzones tapas gones
2	Cubiletas
2	Plomadas
2	Clavos arponados
1	Martillo
2	Faroles talco
1	Linterna secreta
1	Vela sena
4	Guarda cartuchos á 16
1	Guarda mecha
2	Estopineras con corneas
1	Avio de encender
100	Ms. cuerda mecha
1	Nivel
4	Sotrosos
200	Tacos filastica á 16
2	Tiravinas
6	Pabellones completos
12	Masetillas
210	Estaquillas
8	Hachas
1	Reglón
2	Mazos
12	Azadas
1	Mesa de Tijera
2	Esplanadas plaza á 16
88½	tt <sup>s</sup> . (sic) clavos
200	Cartuchos á 16
225	Estopines á 16
6	Mormones
2	Chifles
2	TT Pólvora p <sup>a</sup> . sebar
40	Tarros metralla á 16
2.000	Sacos á tierra
8	Pirones
160	Balas á 15 ½

B<sup>a</sup>. A<sup>a</sup>. Sep<sup>re</sup>. 11 de 1827.

*Franc<sup>ca</sup>. de Paula Armitage*

V<sup>o</sup> B<sup>o</sup>  
Ramírez

## IV

*“Inventario de todos los utiles de guerra, muebles y documentos pertenecientes al Estado, existente en la Comand<sup>a</sup>. Militar del Puerto del Salado, que entrega el Coron<sup>l</sup>. Graduado D. Juan José Ferrer al entrante, Coronel D. Felix Olazabal*

A SAVER.

### *Comunicac<sup>o</sup>. y demas docum<sup>to</sup>o.*

- 83 oficios del minist<sup>o</sup>. de guerra y marina ,inclusos varios decretos
- 22 comunicac<sup>o</sup>. dela Comand<sup>a</sup>. gral. de marina
- 11 Comunicac<sup>o</sup>. dela Inspeccion Gral.
- Un legajo con 50 borradores de oficios dirigidos al Gobierno y Comand<sup>a</sup>. de Marina
- 5 Exemplares impresos del rreglam<sup>o</sup>. del puerto

### *Muebles*

- Una Mesa de tixera
- 4 taburetes en mal estado
- 1 farol de talco en idem
- 1 tintero y un arenillero
- 5 carretillas de mano
- 2 picos
- 2 asadas
- 2 palas
- 1 serrucho

### *Utiles de guerra*

- 2 cañones de bronce de a 16, con sus correspondientes cureñas, cuñas de punteria, plomadas, y cubiletes
- 2 explanadas completas de dhas.
- 4 escobillones de idem con atacadores
- 1 cuchara de idem
- 1 sacatrapo y sacanabo de idem
- 12 espiques de idem
- 126 balas de a 16
- 4 maniveles
- 1 Cabria completa
- 1 bandera con su hasta
- 36 tarros metralla de a 16
- 93 cartuchos de idem
- 28 tacos de idem
- 4 chifles de sebar
- 4 chavetas
- 4 clavos para los cubos
- 4 arandelas chicas

- 3 sacatrapos de combate
- 1 rrueda de repuesto
- 1 Arcon con su rrodao, y 4 enserados
- 4 barrena de caracol
- 7 punzones
- 1 clavo arponado
- 5 cuchillos
- 1 martillo
- 2 cañones de fierro de a 12, con sus cureñas
- 87 balas de idem
- 20 tacos de idem
- 1 cuchara de idem
- 1 rascador, sacatrapo y sacanabo
- 37 cartuchos de á 12
- 29 tarros metralla de idem
- 3 escobillones de idem
- 330 piedras de fusil

*Mixtos*

- 209 estopines
- 17 lanzafuegos
- 8 morrones
- 2 camisetas embacadas
- 2.880 cartuchos de fusil a bala
- 400 idem carabina
- 2 estopineras
- 2 guarda mechas
- 5 bota fuego
- 4 bota lanzafuego
- 100 libras cuerda mecha
- 1 tienda de campaña
- 1 antejo larga vista
- 1 Bote en mal estado sin ningun aparejo.

Boca del Salado, Noviembre 19 de 1827.

*Felix Olazabal*

*Juan Jose Ferrer*

[ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. *Subdelegación del Salado*. 1827. X-14-5-2].