

LA GUERRA DE CORSO ENTRE LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL RÍO DE LA PLATA Y EL IMPERIO DEL BRASIL (1825-1828): Estrategia, política y resistencia marítima

Capitán de Navío
Sergio F. Ciminari



Goleta corsaria *Sarandí* de las Provincias Unidas del Río de Plata.

IMAGEN: WEB MUSEO MALVINAS E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

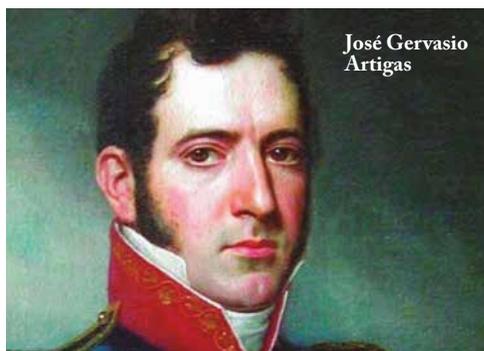
El presente artículo analiza la guerra de corso como fenómeno político, económico y estratégico en el conflicto entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil (1825-1828). Se aborda el origen del conflicto por la Banda Oriental, las desigualdades navales entre los contendientes, la implementación y evolución del corso como respuesta táctica asimétrica y su impacto en el desarrollo del conflicto. Asimismo, se desarrollan aspectos poco tratados, como la composición social de los corsarios, el rol de los puertos alternativos, la reacción brasileña y las implicancias geopolíticas del desenlace. El trabajo contribuye a revalorizar este episodio como ejemplo temprano de guerra irregular marítima y como expresión de la fragilidad institucional de los Estados rioplatenses poscoloniales.

Contexto histórico: la Banda Oriental y la disputa territorial

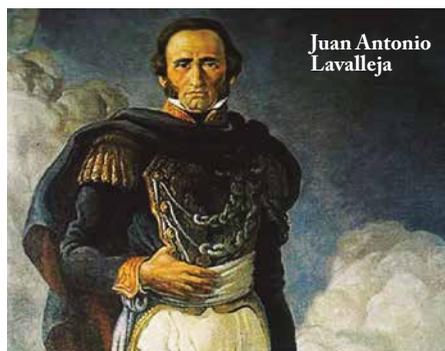
Desde fines del siglo XVII, la región de la Banda Oriental (actual Uruguay) fue foco permanente de conflictos entre España y Portugal. La fundación de la Colonia del Sacramento por los lusitanos en 1680, y su posterior dominio intermitente, generaron tensiones que se prolongaron tras la disolución del Virreinato del Río de la Plata.

Con el avance de las guerras de independencia, la Banda Oriental se declaró provincia libre bajo el liderazgo de José Artigas. Sin embargo, fue invadida por Portugal en 1816, bajo la justificación de contener la anarquía revolucionaria. Esta ocupación culminó en la incorporación forzada al Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve como provincia cisplatina en 1821.

La independencia del Imperio del Brasil en 1822 no alteró su política anexionista. El emperador Pedro I mantuvo sus fuerzas en la región, a pesar de la oposición popular. Sin embargo, en 1825, un grupo revolucionario liderado por Juan Antonio Lavalleja —los célebres Treinta y Tres Orientales— desembarcó en la Banda Oriental con apoyo porteño tácito, proclamando su reincorporación a las Provincias Unidas. Esta acción precipitó la declaración de guerra por parte del Brasil en diciembre de ese año.



José Gervasio Artigas



Juan Antonio Lavalleja

El Capitán de Navío Sergio Fabián Ciminari actualmente se desempeña como Asesor Permanente de la Secretaría de Malvinas, Antártida, Política Oceánica y Atlántico Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Egresó de la Escuela Naval Militar como Guardiamarina el día 13 de octubre de 1997 y pertenece al Cuerpo Comando, Escalafón Naval. Es licenciado en Sistemas Navales, especializado en Artillería y posee la capacitación en Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo.

Además, posee el curso de posgrado en Logística (2014) e Historia Naval y Marítima Argentina (2022). Actualmente cursa la especialización en Gestión de los Intereses Marítimos y Fluviales y el Curso Internacional de Gestión Moderna de Puertos.

Entre los comandos ejercidos se encuentran el de la lancha patrullera ARA *Punta Mogotes* durante el año 2005, el del buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* durante el año 2014 y el buque oceanográfico ARA *Austral* durante los años 2019 y 2020, estos dos últimos buques pertenecientes al CONICET.

En los años 2007 y 2008 se desempeñó como Observador Militar y Oficial de Enlace (MOLO) en la Misión Multinacional de Mantenimiento de la Paz desplegada en Chipre (UNFICYP).

Entre los años 2022 y 2023 se desempeñó como Jefe de Operaciones del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS), organización internacional que integran los países del AMAS (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay).

Fue condecorado en dos ocasiones: en el 2007 por el Secretario General de las Naciones Unidas, por ser "Acreeador al Diploma y Medalla de Las Naciones Unidas", y en el año 2022 por el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur al otorgarle la medalla "Servicio CAMAS".

Mapa de la Primera Campaña en la Banda Oriental (1810-1811).



- | | | | |
|---|---|---|------------------------------------|
| 1 | Marcha de Belgrano rumbo a Paraguay. | 5 | "Grito de Asencio". |
| 2 | Flotillas realistas incursionan en los ríos interiores. | 6 | Combate de Las Piedras. |
| 3 | Ofensiva realista contra la retaguardia de Belgrano. | 7 | Los patriotas sitian Montevideo. |
| 4 | Combate naval de San Nicolás. | 8 | Portugal invade la Banda Oriental. |
| | | 9 | "Éxodo Oriental" hacia Entre Ríos. |

Brasil disponía de más de 80 unidades de guerra, incluyendo navíos de línea, fragatas, corbetas y bergantines, sumado a centenares de cañones. En contraste, las Provincias Unidas contaban apenas con algunas embarcaciones fluviales, marineros sin entrenamiento y una escasa tradición naval.

Desigualdad estructural y respuesta estratégica

El conflicto evidenciaba una profunda asimetría entre ambas potencias. El Imperio del Brasil poseía una vasta superficie territorial, cinco veces la población de las Provincias Unidas y una armada bien estructurada, heredera de la tradición naval portuguesa. Según fuentes contemporáneas, Brasil disponía de más de 80 unidades de guerra, incluyendo navíos de línea, fragatas, corbetas y bergantines, sumado a centenares de cañones.

En contraste, las Provincias Unidas contaban apenas con algunas embarcaciones fluviales, marineros sin entrenamiento y una escasa tradición naval. La mayoría de los recursos militares se habían destinado al apoyo del General San Martín en su campaña libertadora, por lo que las capacidades marítimas eran mínimas.

Ante esta desproporción, el gobierno recurrió a una herramienta legal de larga tradición en el derecho marítimo: el corso. El 2 de enero de 1826 se decretó oficialmente la autorización para que particulares armados asaltaran el comercio enemigo mediante patentes de corso y luego reconocieran sus capturas como parte del esfuerzo bélico.



Mapa de las Provincias Unidas del Río de la Plata hacia 1825.

Lejos de ser una expresión caótica de piratería, el corso estaba fuertemente reglamentado. Cada barco debía obtener una patente oficial, prestar fianzas y someterse a tribunales de presas que evaluaban la legalidad de sus acciones. Era una forma institucionalizada de guerra irregular.

El corso como estrategia naval asimétrica

La guerra de corso permitió compensar, al menos en parte, la imposibilidad de sostener una guerra naval convencional. Lejos de ser una expresión caótica de piratería, el corso estaba fuertemente reglamentado. Cada barco debía obtener una patente oficial, prestar fianzas y someterse a tribunales de presas que evaluaban la legalidad de sus acciones. Era una forma institucionalizada de guerra irregular.

Las condiciones económicas hacían del corso una empresa atractiva. El botín —barcos, cargamentos, esclavos o armamento— se vendía en remate público, y el producto se distribuía proporcionalmente: un tercio para la oficialidad y dos tercios para la tripulación. El gobierno se reservaba municiones y armamento.

Esta legalidad no eliminaba todos los excesos. Si bien en líneas generales se respetó el marco normativo, hubo casos de abusos o capturas dudosas que implicaron juicios prolongados. El corso, además, tensionó la relación con potencias neutrales, cuyos barcos eran detenidos bajo la sospecha de transportar bienes brasileños.

Composición social y operativa de los corsarios

Uno de los aspectos más singulares del corso rioplatense fue la composición extranjera de sus tripulaciones. Más del 80% de los oficiales y marinos eran europeos o estadounidenses. Se estima que entre 1826 y 1828, más de 50 capitanes de origen francés, británico, italiano, sueco y estadounidense participaron activamente. Los criollos eran escasos, lo que evidencia la falta de tradición marítima entre la población local.

Las tripulaciones eran eclécticas: marinos mercantes, aventureros, presidiarios, desertores y comerciantes reconvertidos. Las lenguas y culturas se mezclaban a bordo, generando una convivencia a veces tensa. La vida en el mar era dura: condiciones insalubres, alimento escaso, castigos corporales, motines y ausencias prolongadas del puerto eran moneda corriente.

Las embarcaciones utilizadas eran mayormente goletas, bergantines o balandras, muchas de origen estadounidense. Estaban adaptadas para navegar en ríos y zonas costeras con armamento liviano (cañones y carronadas), útil para la velocidad y maniobrabilidad, necesarias en acciones de golpe y fuga.

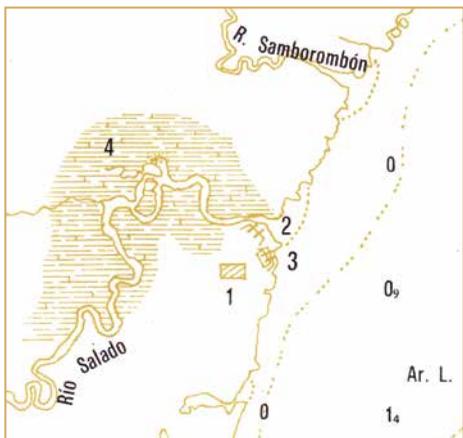
Teatros de operaciones y puertos de apoyo

Los corsarios actuaron en cinco grandes zonas estratégicas:

- El Río de la Plata y afluentes, donde el conocimiento de bancos y canales les daba ventaja táctica.
- La costa atlántica brasileña, donde interceptaban el comercio de cabotaje y transatlántico.
- Las costas bonaerenses, donde operaban desde refugios como Carmen de Patagones o el río Salado.
- El litoral africano, atacando naves esclavistas brasileñas.
- El Caribe y el Atlántico Norte, aunque con menor frecuencia.

Debido al bloqueo de Buenos Aires, los corsarios recurrieron a puertos alternativos. Carmen de Patagones, en la desembocadura del río Negro, adquirió protagonismo en 1826. En 1827, los brasileños intentaron tomarlo mediante una expedición anfibia, pero fueron rechazados heroicamente.

Pintura de Carmen de Patagones, año 1826.



Boca del río Salado. Dibujo de R. Sundblad D.E.H.N. basado en carta H-115 SIHN.

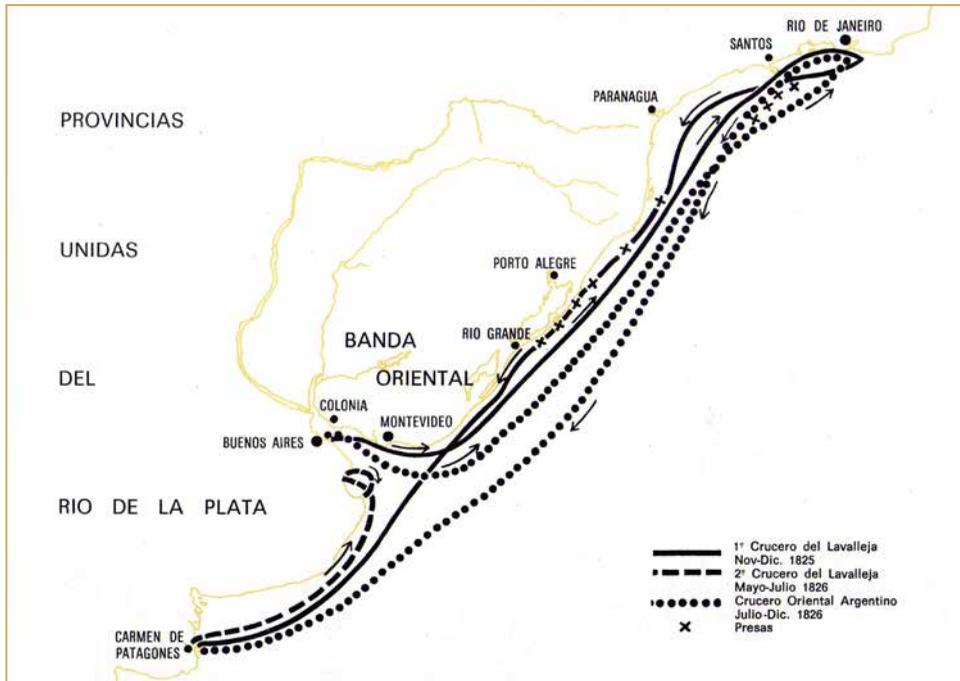
Fuente: Armada Argentina (1988). *Historia Marítima Argentina [Tomo VI]*. Secretaría General Naval.

Debido al bloqueo de Buenos Aires, los corsarios recurrieron a puertos alternativos. Carmen de Patagones, en la desembocadura del río Negro, adquirió protagonismo en 1826. En 1827, los brasileños intentaron tomarlo mediante una expedición anfibia, pero fueron rechazados heroicamente. Ese mismo año, el puerto del río Salado se convirtió en epicentro de la actividad corsaria, recibiendo más de 40 presas. Su acceso complicado y defensa natural lo hacían un refugio ideal.

Acciones en el mar

A lo largo de la guerra del corso se suscitaron varios cruceros con cada una de las naves corsarias intervinientes. En 1826 se realizó una campaña de guerra, combinada con el corso, que duró del 26 de octubre al 26 de diciembre. Actuaron como corsarios la goleta *Sarandí* y la corbeta *Chacabuco*, al mando de los Almirantes Guillermo Brown y Jorge Bynon. La *Sarandí* hizo nueve presas, y la *Chacabuco*, seis. También la escuadra capturó cinco presas cuyo importe se repartió entre las dotaciones a la manera corsaria.

Los corsarios fluviales de ambos bandos hacían una guerra de presas y represas en las aguas del Río de la Plata interior y en los riachos del Delta, así como en el Bajo Paraná y Uruguay.

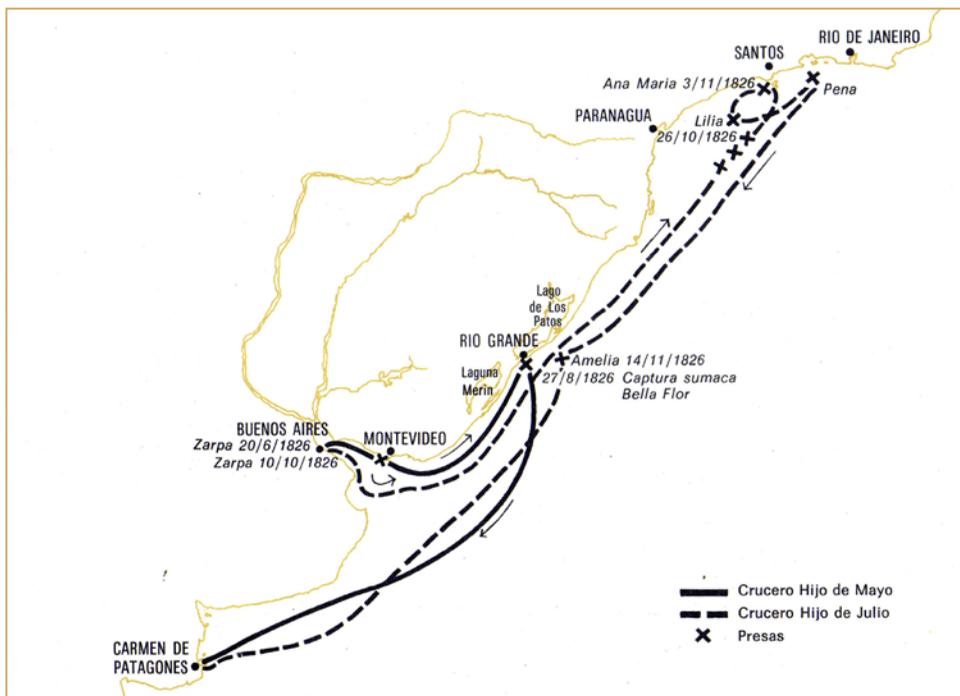


Recorrido Corsario *Lavalleja* y del *Oriental* nov-dic 1825. Dibujo de N. Pereyra D.E.H.N (LIBRO HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA TOMO VI - PÁG. 287).

Los buques hechos presas fueron numerosos; hubo presas grandes o de cierta importancia económica, mientras que las más pequeñas eran hundidas, incendiadas o liberadas. Llegaron a nuestro puerto unas 70 presas, lo que reveló tanto la enorme magnitud de las pérdidas sufridas por el Imperio del Brasil, como la importancia de la guerra corsaria.

Es meritorio el aporte de los armadores, que fueron verdaderos motores que impulsaban la guerra corsaria. Ellos desplegaban el capital en la empresa, eran los que a veces obtenían ganancias y otras veces perdían el capital y naves, o incluso se veían envueltos en un juicio de mala presa o en un sumario por comportamiento pirático o inadecuado del corsario. En su mayoría eran comerciantes o navieros.

Es meritorio el aporte de los armadores, que fueron verdaderos motores que impulsaban la guerra corsaria. Ellos desplegaban el capital en la empresa, eran los que a veces obtenían ganancias y otras veces perdían el capital y naves...



Recorrido del *Hijo de Mayo* y del *Hijo de Julio*. Dibujo de N. Pereyra D.E.H.N (LIBRO HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA TOMO VI - PÁG. 278.)

Corsarios destacados y campañas emblemáticas

Entre los corsarios más célebres se destacan Francisco Fourmantin y César Fournier, ambos de origen francés. Fourmantin operó con el bergantín *General Lavalleja*, capturando numerosas embarcaciones costeras e incluso enfrentando directamente a unidades imperiales. Fournier, por su parte, llegó a operar frente a Río de Janeiro con la barca *Congreso*, capturando 24 presas y generando alarma en la capital imperial.

La goleta *Hijo de Mayo*, comandada por el estadounidense James Harris, demostró que incluso naves modestas podían obtener resultados relevantes. Armado con apenas dos cañones y 36 tripulantes, este buque logró capturas significativas en aguas brasileñas, lo que da cuenta de la efectividad de este tipo de guerra irregular.

La respuesta del Imperio del Brasil y el cierre del conflicto

El Imperio reaccionó organizando patrullajes costeros, fortaleciendo el bloqueo del Río de la Plata y destacando fragatas para interceptar corsarios. Algunas embarcaciones argentinas fueron capturadas o forzadas a encallar. Sin embargo, los costos logísticos fueron elevados: se debieron destinar decenas de unidades para proteger rutas comerciales, lo que afectó la operatividad general de la flota.

A pesar de los éxitos corsarios, la superioridad naval brasileña era incuestionable. La flota republicana, bajo el mando de Brown, obtuvo algunas victorias simbólicas como Juncal, pero nunca logró controlar el mar. El corso se convirtió, entonces, en la principal forma de mantener la presión sobre el Imperio.

Esta guerra contra el Brasil llegó a su fin cuando se llevó desde Buenos Aires el proyecto del Tratado Preliminar de Paz con el Brasil, por el cual se canjearon los documentos de protocolo en Montevideo el 4 de octubre de 1828. Se puso fin así a la guerra, y con ella, a la operativa corsaria de las Provincias Unidas, mediante el refrendo de una serie de documentos y la adopción de medidas tendientes a efectivizarlo. Las consecuencias de este acuerdo fueron que Uruguay pasó a ser un país independiente y el Imperio de Brasil reconoció a su vez a las Provincias Unidas del Río de la Plata. El tratado también decretó un acuerdo de libre comercio entre los dos países y estableció las fronteras entre ellos. Con fecha el 18 de marzo de 1829, se abolieron los decretos que facultaban el corso en contra del Imperio del Brasil y el Reino de España. Con esta medida, se anticipó el envío de buques de guerra para recorrer el Río de la Plata y desarmar a los corsarios en sus aguas.

Legado del corso: consecuencias y reflexiones finales

La guerra de corso dejó una herencia ambivalente. Por un lado, permitió prolongar la resistencia de las Provincias Unidas sin necesidad de contar con una flota regular poderosa. Forzó al Imperio del Brasil a destinar ingentes recursos a tareas defensivas, aumentó los costos del comercio marítimo y sembró temor e incertidumbre entre los mercaderes del litoral atlántico. Por otro lado, debilitó la escuadra nacional al absorber tripulaciones, desorganizó el sistema naval regular y creó una cultura marinera paralela, más cercana al incentivo económico que al compromiso patriótico o institucional.

Es importante resaltar que las patentes de corso cautivaron a valientes aventureros franceses, ingleses, estadounidenses, etc., que fueron un injerto marítimo vigoroso, ya que el éxito del conflicto se debió a la participación de estos marinos extranjeros. Trajeron consigo capitales, pericias náuticas y conexiones con mercados internacionales. Sin embargo, también despertaron suspicacias y tensiones diplomáticas.

Esta guerra contra el Brasil llegó a su fin cuando se llevó desde Buenos Aires el proyecto del Tratado Preliminar de Paz con el Brasil, por el cual se canjearon los documentos de protocolo en Montevideo el 4 de octubre de 1828.

Los tribunales de presas enfrentaron reclamos de potencias neutrales afectadas indirectamente. En muchos casos, los beneficios de las capturas se diluyeron en litigios prolongados o en pérdidas operativas.

La abolición del corso en 1829 y la firma del tratado de paz marcaron el cierre de una etapa de guerra no convencional. El Estado argentino debió reorganizar su marina, profesionalizar sus cuadros y apostar a una política naval más coherente y centralizada, algo que llevaría décadas en consolidarse.

Conclusiones

La guerra de corso entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil constituye un caso emblemático de guerra naval asimétrica. No fue simplemente una táctica desesperada: fue una política sostenida, reglamentada y orientada a suplir carencias estructurales. Demuestra cómo un Estado en formación, con escasos recursos materiales y humanos, puede utilizar formas alternativas de guerra para resistir a un enemigo superior.

La escuadra brasileña se vio desfavorecida al tener sus grandes unidades, como fragatas y corbetas, poco aptas para la navegación; por su calado, no podían hacer frente a los bajos fondos de las áreas de operaciones, siempre riesgosas, entre canales y bajíos del Río de la Plata y sus afluentes. Además, los marinos brasileños carecían de pericia en el conocimiento de los cambiantes bancos del río.

Aunque el corso no fue decisivo por sí mismo, sí desempeñó un rol fundamental en desgastar al adversario y sostener la presión diplomática hasta alcanzar un tratado relativamente favorable. El reconocimiento de la independencia de Uruguay y la retirada brasileña de la Banda Oriental fueron logros innegables en un conflicto cuyo desenlace habría sido impensable sin el accionar corsario.

El daño causado al comercio brasileño fue muy significativo, pero también lo fue el bloqueo de los puertos de las Provincias Unidas.

El corso llevó e hizo sentir la guerra a la población del Brasil en su territorio, negándose parte de su libertad en las comunicaciones marítimas que constituían la principal vía de su comercio interno e internacional. Se suma el esfuerzo naval de las Provincias Unidas, su cuota de presión, que impuso al oponente el mantenimiento de un costoso sistema permanente de defensa de su territorialidad marítima y terrestre, factor muy importante, ya que el Imperio quiso acordar la paz y aceleró este proceso, perdiendo de esta manera el territorio que lo llevara a la guerra.

Más allá de la épica y el romanticismo que suele asociarse al corso, este episodio refleja la complejidad de las guerras posindependentistas en Sudamérica: una pugna por recursos, soberanía y proyección geopolítica, donde la improvisación, la astucia y la adaptación fueron tan importantes como las armas. ■

Aunque el corso no fue decisivo por sí mismo, sí desempeñó un rol fundamental en desgastar al adversario y sostener la presión diplomática hasta alcanzar un tratado relativamente favorable.

BIBLIOGRAFÍA

- De Marco, M. A. (2009). *Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con Brasil*. Buenos Aires: Editorial Planeta.
- Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E. (1996). *El Corso Rioplatense*. Buenos Aires: Instituto Browniano.
- Armada Argentina (1988). *Historia Marítima Argentina* [Tomo VI]. Secretaría General Naval.
- Di Meglio, G. (2015). *Guerra de ladrones: Argentina contra Brasil*. Barcelona: Ariel.
- Destéfani, L. H. (1987). Campañas corsarias de 1818 a 1825. En Armada Argentina (Ed.), *Historia Marítima Argentina* [Tomo V]. Secretaría General Naval.
- Desiderato, A. D. (2021). Vida cotidiana de la marinería corsaria de las Provincias Unidas del Río de la Plata. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*. (27). Disponible en: <https://revistas.um.es/navegamerica>.