

# ANTONIO TOLL Y BERNARDET: ¿CORSARIO O COMERCIANTE? EL NACIMIENTO DE LA MARINA DE ULTRAMAR EN EL BUENOS AIRES REVOLUCIONARIO

Federico EZEQUIEL ORTEGA  
Historiador

## Resumen

El objetivo del presente artículo será determinar la naturaleza de la expedición mandada por el marino catalán Juan Antonio Toll y Bernardet y realizada entre septiembre de 1814 y el mismo mes del año 1815. Mediante un análisis exhaustivo de la bibliografía existente sobre el tema, y un escrutinio crítico de los archivos privados del marino catalán, de fuentes de la Escribanía de Marina y de los registros de Entradas de Ultramar, se pudo concluir que la expedición de Toll tuvo un carácter de índole principalmente comercial. No obstante, una versión posterior la interpreta como un viaje de corso y de relevancia para la construcción del Estado nación argentino, al tomarlo como el primer buque en ondear la bandera argentina por los mares del Asia. No obstante esto, la expedición se consideró un éxito náutico, al ser una de las primeras expediciones que partió del Buenos Aires posterior a la asunción de la Primera Junta hacia la India y que regresó íntegra, y también comercial, por la cantidad y calidad de mercancías obtenidas.

Palabras clave: Antonio Toll, bergantín *Primero*, expedición de corso, expedición comercial, patente de corso.

## Introducción

EL nombre de Juan Antonio Toll y Bernardet ha quedado grabado en la historia argentina debido a su participación en diversos hitos de la historia nacional, como el sitio de Montevideo, ocurrido entre 1812 y 1814 (1), y la guerra contra Brasil (2), donde actuó como ayudante del almirante

---

(1) El sitio de Montevideo, entre 1812 y 1814, fue llevado a cabo por las fuerzas independentistas al mando de José Rondeau y Guillermo Brown contra las fuerzas leales a la corona

Guillermo Brown, ejerció de comandante de las goletas *Once de Junio*, *Maldonado* y *Ocho de Febrero*, y combatió en las batallas de Los Pozos, Quilmes y Bajíos de Arregui. Por último, es asimismo relevante su etapa como presidente de la Escuela Naval Militar del Estado de Buenos Aires, entre 1857 y 1858. Sin embargo, pocas líneas se han escrito sobre su expedición a Calcuta, llevada a cabo entre septiembre de 1814 y el mismo mes de 1815, al mando del bergantín *Palomo* o *Primero*, misión considerada por muchos autores la primera expedición corsaria realizada bajo la bandera de las Provincias Unidas, y por otros, la primera ocasión en la que la bandera argentina ondeó en tales latitudes.

Aunque se haya escrito poco sobre la cuestión, entre los distintos autores que de ella se han ocupado existe un debate subyacente acerca de la naturaleza de esta expedición, que según unos fue una empresa corsaria, mientras que otros postulan su carácter netamente comercial.

El primer autor que escribió sobre la expedición de Toll fue Ángel Justiniano Carranza, quien en su clásico *Campañas navales de la República Argentina* dedicó al asunto unas líneas que serán repetidas, con matices, por varios escritores posteriores:

«En 10 de septiembre de 1814, salió a corso, mandando el bergantín nacional Primero (a) Palomo (1814, Montevideo), de 14 cañones y 78 hombres, y también primero (cursivas del autor) en tremolar nuestra bandera por los mares dilatados del Asia, presentándose a su armador don Miguel de Escuti, el 19 de septiembre de 1815, después de haber llegado hasta Calcuta».

Cabe destacar que, en la lista de corsarios y corsaristas presentada en la obra por Carranza, no se recoge a Toll ni al bergantín *Primero*.

Teodoro Caillet-Bois, en *Historia naval argentina*, en una cita a pie de página menciona a Toll como «el primero de nuestros corsarios de ultramar». Felipe Bosch, en una obra homónima, postula subrepticamente que el marino catalán fue un corsario, al colocar datos de su expedición dentro de un cuadro referente a este género de acciones militares. Ricardo Piccirilli es otro de los autores que defienden la tesis de que Toll fue un corsario. En *Lecciones de historia naval argentina* expone que «el marino catalán Juan Antonio Toll, simpatizante de la causa patriota, fue el primer marino que zarpó de Buenos Aires (...) e inició el corso de ultramar», aunque puntualizando que no existen referencias de las presas hechas. A posteriori, coloca al marino como uno de los «intrépidos y gloriosos que lucharon con bravura por tornar efectiva la

---

española que, al mando de Gaspar de Vigodet y Miguel de la Sierra, controlaban la ciudad. El sitio terminó con la victoria de los primeros.

(2) La guerra entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil se desarrolló entre 1825 y 1828. Durante ella, ambos Estados se disputaron el control de los territorios actualmente pertenecientes a la República Oriental del Uruguay y al estado brasileño de Río Grande do Sul. El conflicto finalizó con el reconocimiento de la independencia del Estado uruguayo y la firma de una convención de paz.

libertad y consolidada independencia», junto a nombres como David Jewett, Tomás Taylor, Guillermo Brown e Hipólito Bouchard.

Laurio Destéfani, en sus múltiples escritos, coincide en que Toll no fue un corsario, sino que desempeñó una misión mercante, argumentando que no realizó presas y que saludó protocolariamente a varios buques que se cruzaron en su camino.

Humberto Burzio expuso brevemente, en su *Historia de la escuela naval militar*, que el marino catalán realizó un viaje comercial y de corso. Posteriormente, Pablo Arguindeguy y Horacio Rodríguez, en *El corso rioplatense*, retoman esta postura, destacando los beneficios económicos obtenidos por su propietario, Tomás Patrickson, beneficios que no se extendieron a la faceta corsaria de la misión, al no haber obtenido ninguna presa.

Finalmente, Miguel Ángel de Marco, en *Corsarios argentinos*, plantea que Toll fue un ejemplo de corsario, habida cuenta que en 1814 navegó hacia lejanos mares haciendo presas españolas en Asia, presas que, todo hay que decirlo, no menciona.

Como vemos, dentro de la comunidad historiográfica argentina hay una corriente que considera la empresa que nos ocupa una misión corsaria y un hito en la historia nacional. El presente trabajo cuestiona tal interpretación, que entendemos es una reconstrucción retrospectiva nacida en el último cuarto del siglo XIX, e intenta demostrar que la expedición de Antonio Toll tenía objetivos comerciales, así como hacer una relectura de sus implicaciones posteriores para la guerra argentina de independencia

## El contexto

La caída de Montevideo a fines de junio de 1814 cerró un frente de batalla en el territorio que conformaba el virreinato del Río de la Plata, en el contexto de las luchas contra la monarquía española. No obstante, a la caída de Rancagua en Chile en octubre de ese mismo año se sumaban la derrota de Sipe Sipe en noviembre de 1815 y la recuperación del trono por parte de Fernando VII. y sus esfuerzos tendentes, en un primer momento, a que los rebeldes depusieran las armas mediante una enérgica proclama y luego, a la preparación de expediciones para reprimir los focos insurgentes, por cuanto los territorios americanos seguían siendo una de las principales fuentes de recursos para la corona española. En función de esto, en febrero de 1815 partió desde Cádiz una expedición de 15.000 hombres al mando del general Pablo Morillo, originalmente destinada al Río de la Plata.

Hacia el interior de las Provincias Unidas, la inestabilidad interna ocasionada por la presencia de caudillos como José Gervasio Artigas y la rápida sucesión de directores supremos (3) aumentaron la dificultad de la situación,

---

(3) El Director Supremo fue un cargo creado por la Asamblea del Año XIII para ejercer el poder ejecutivo de manera unipersonal por un plazo estipulado de dos años. La sucesión de

empeorada por la crónica escasez de recursos a causa de los conflictos y las dificultades para comerciar con el exterior.

### La guerra de corso hasta 1817

En palabras de Laurio Destéfani, el corso era una forma de guerra desarrollada por civiles a los que se les asignaban cargos equivalentes a los militares. Estando sometidos a los reglamentos de corso, los corsarios debían tener una patente, atacar exclusivamente naves de la nación enemiga y durante un tiempo limitado (usualmente un año), y ser humanitarios con los prisioneros y respetuosos con los neutrales. Además, las presas obtenidas debían ser declaradas legítimas por un tribunal.

En el contexto de fragilidad institucional y militar posterior a la creación de la Primera Junta, el primer intento de crear una jurisprudencia, siquiera implícita, sobre el tema de la guerra de corso fue un decreto del Triunvirato del 3 de abril de 1812, en el que se autorizaba a los captores de un buque enemigo a apropiarse de este y de sus existencias exceptuando las armas, que se entregarían al Gobierno «dando cuenta las justicias o comandantes para la debida instrucción». Cabe destacar que, desde 1812, el corso era sobre todo de índole fluvial, en orden a mantener abiertos los ríos interiores al tráfico de embarcaciones de cabotaje y cerrar posibles vías de comunicación con tierra a los sitiados en Montevideo. Clausurada dicha instancia con la caída de esta ciudad, se pasaría al corso marítimo, cuyo objetivo era perjudicar el comercio español apresando sus naves y obligando a la metrópoli a proteger sus buques de guerra.

La guerra de corso, en su doble instancia fluvial y marítima, fue una solución efectiva en la lucha de los rebeldes contra la flota española en una situación de escasez crónica de recursos. En el caso del Río de la Plata, y en vista de la grave situación de carestía, se debió optar por la preparación para la guerra de buques mercantes, contando con aportes privados —como los de Juan Larrea y Guillermo Pío White, comerciante y armador norteamericano afincado en Buenos Aires, presente en múltiples operaciones de este tenor durante el período— y recibiendo incluso insumos de los almacenes del Estado a fin de habilitarlos para la guerra.

La mayoría de los autores coinciden en que la primera expedición de corso que intentó combatir a los españoles por mar fue la encabezada por el norteamericano Tomás Taylor y ejecutada por la corbeta *Céfiro*. En virtud de patente expedida el 13 de mayo de 1815, la *Céfiro* logró la captura de la fragata mercante *Nuestra Señora de Montserrat* y de la goleta negrera *Divina Pasto-*

---

directores hasta 1817 fue la siguiente: Gervasio Antonio de Posadas, de enero de 1814 hasta enero de 1815; Carlos M.<sup>a</sup> de Alvear, de enero a abril de 1815; Ignacio Álvarez Thomas, de abril de 1815 a abril de 1816; Antonio González Balcarce, de abril a julio de 1816, y Juan Martín de Pueyrredón, de julio de 1816 a junio de 1819.

ra. La división de utilidades se atuvo al reglamento de corso de Estados Unidos.

Hasta mayo de 1817, en que el entonces director supremo, Juan Martín de Pueyrredón, redactó el «Reglamento Provisional para el Corso», las actividades corsarias y los tribunales de presas se regularon por las Reales Ordenanzas de 1801. Hasta esa fecha, las patentes y autorizaciones se otorgaron asiduamente, al compás de las solicitudes de los interesados y sobre la base de los contratos que se iban firmando con ellos, como serían los casos de David Jewett, Tomás Taylor e incluso el del aventurero barón de Zontag.

Luego de este período, los criterios de concesión de patentes empezaron a sistematizarse y unificarse. Podían expedirse en favor tanto de nacionales como de extranjeros, y los únicos requisitos establecidos eran el ofrecimiento de una garantía previa, generalmente hecha por un comerciante de Buenos Aires (como Ford, De Forest o Zimmermann), y la liberación de los esclavos de los barcos negreros capturados. El cenit de la actividad corsaria se registró entre 1816 y 1819, trienio durante el que salieron de Buenos Aires unos cuarenta buques corsarios y más de treinta de la costa oriental estadounidense que hicieron más de ciento cincuenta presas, cincuenta y cuatro de las cuales llegaron al puerto rioplatense.

### ¿Quién era Juan Antonio Toll y Bernardet?

Juan Antonio Toll y Bernardet nació en San Andrés de Llavaneras el 26 de febrero de 1790 y falleció en Buenos Aires el 5 de julio de 1864. Llegó al Río de la Plata en 1811, como segundo piloto del bergantín *Belén*, que bombardeó Buenos Aires la noche del 15 de julio de ese año. En octubre pasó a la capital porteña, luego del armisticio con Francisco Javier de Elío, y para 1814 se embarcó en el *Hércules*, capitaneado por Guillermo Brown, a bordo del que tomó parte en el sitio de Montevideo y ayudó a sublevar a la tripulación de la corbeta *Mercurio*. Según el coronel José María de Pinedo, en un informe elevado al inspector general de armas el 2 de septiembre de 1872, Guillermo Brown, en vista de las habilidades demostradas por Toll en el conflicto, lo recomendó al entonces ministro Juan Larrea para que capitaneara el bergantín *Palomo*, luego rebautizado *Primero*.

### El Bergantín *Palomo* (rebautizado *Primero*)

Diversos autores coinciden en que el bergantín *Palomo* había sido parte del botín de guerra obtenido por los porteños tras la caída de Montevideo. Era un buque de 28 metros de eslora, 4,5 de manga, 3,6 de puntal y 2 de calado medio y que desplazaba 175 toneladas.

Según consta en los registros de la Escribanía de Marina existentes en el Archivo General de la Nación, el bergantín en cuestión, nombrado *Justiniano*

y de origen inglés, era propiedad de don Tomás Patrickson y fue vendido, el 23 de agosto de 1814, a Miguel de Escutti por 2.000 pesos, mediante un contrato en cuya virtud el primero «se desiste, quita y aparta del derecho de propiedad, posesión y señorío que había y tenía en dicho Buque, y todo lo cede pasa y traspasa en el comprado y los suyos para que como dueño absoluto disponga del modo que le convenga».

El 3 de septiembre del mismo año, Escutti solicita una patente de navegación «para despachar con destino a Puertos Extranjeros el Bergantín de su propiedad nombrado *Justiniano* (a) el primero al cargo de su capitán Don Antonio Toll». En este proceso, Guillermo Pío White, comerciante de origen norteamericano (aunque la fuente lo considera inglés), «otorga que se obliga con su persona y bienes habidos y por haber» a que Toll cumpla con las condiciones fijadas por este contrato, las cuales serían «que no pasará a Mares prohibidos para los cuales no está Avilitado; que no ejercerá el Contravando; que no hará cesión ilegítima a ninguna Nación Extranjera; y finalmente y cumplido el plazo, entregará el mismo documento en esta Comandancia...»

En ningún momento se contempla la posibilidad de ejercer la guerra de corso contra el reino de España ni se recoge mención alguna de la posibilidad de realizar capturas o de evaluar estas como buenas presas, si bien tampoco se prohíbe expresamente que se realicen ataques a navíos españoles o de otras nacionalidades.

Según Arguindeguy y Rodríguez, el 1 de septiembre de ese año se obtuvo la preceptiva patente de corso y mercancías para realizar un viaje de ida y retorno a Calcuta. Sin embargo, en la Escribanía de Marina no existe constancia documental de este hecho.

En el arranque del cuaderno de bitácora de Toll se reafirma lo señalado respecto a la propiedad del bergantín: «... el Bergantín de mi mando, nombrado el *Primero*, de la propiedad de Don Miguel Escutti (*sic*)». Sin embargo, en su diario agrega a esta afirmación un dato clave: «Hoy día 10 de setiembre de 1814, a las doce y media del día, sarpé (*sic*) el ancla del Bergantín español de mi mando nombrado el *Primero*, de valizas (*sic*) de Buenos Aires, para el puerto de Calcutta (embocadura del Ganges, Bengala)». La calificación del bergantín como «español» suscita varias dudas respecto al presunto carácter republicano de la expedición y a otras elaboraciones retrospectivas de la misma. El informe de Pinedo antes citado, clave en este sentido ya que es invocado repetidamente por diversos autores, planteaba al respecto que

«el señor Larrea, Ministro Secretario de estado en el departamento de Guerra y Marina proyectó armar uno de los buques capturados [el *Palomo*] para confiarlo a un oficial experimentado que cuando el pabellón de la nueva República fuese a mostrarles en los Mares remotos de la India con el objeto de destruir el comercio español, llevar la noticia a Filipinas de la derrota sufrida por los enemigos en Martín García y Montevideo y encendiendo los fuegos de la revolución por aquellas posesiones españolas donde reclutaban sus mejores marineros, alejar en la persecución los cruceros españoles del Atlántico».

A tenor de las afirmaciones del mismo Toll, y tomando en cuenta que Pinedo redactó su informe en 1872, se podría considerar que estamos ante una construcción retrospectiva de los hechos sucedidos en 1814, a los que el mencionado Pinedo atribuye un carácter que no tuvieron o que, al menos, no se corresponde con lo consignado por el protagonista de los mismos en su diario y en su cuaderno de bitácora.

La expresión «Bergantín español» parece apuntar a que el mismo Toll consideraba que las Provincias Unidas seguían estando bajo soberanía de la corona española, tomando en cuenta que no había existido una declaración formal de independencia respecto de la metrópoli. Laurio Destéfani afirma en este sentido que, quizá a causa de que un sector de la élite continuaba escudándose en el nombre de Fernando VII, todavía había quien pensaba que los nuevos gobiernos americanos no pasaban de ser meras juntas, a semejanza de las constituidas en España. No obstante, no existe ninguna mención explícita de Fernando VII por parte de Toll, aunque Pinedo inserte en el informe en cuestión un presunto fragmento del diario de aquel que reza: «En el día número 10 de septiembre de la Santísima Trinidad, salgo del puerto de Buenos Aires en el bergantín español de Su Majestad el Rey Fernando, llamado *El Palomo*, alias *El Primero*».

## La expedición

Según se mencionó anteriormente, el bergantín *Primero* zarpó de Buenos Aires el 10 de septiembre de 1814, armado con catorce cañones y con una tripulación de 78 hombres. Tanta artillería no deja de resultar llamativa para una misión presuntamente comercial.

El diario de navegación, al cual hemos tenido acceso, proporciona una descripción detallada de los sucesos ocurridos en el trayecto de ida y en el de vuelta. Hacia el 3 de octubre de ese año arribó al archipiélago de Tristán da Cunha, a fin de abastecerse de agua y víveres. Allí encontró cuatro naufragos, tres ingleses —a uno de los cuales, enfermo, se llevó consigo— y uno natural de la isla de Elba, con los que intercambió camisas, pañuelos, medias, galletas, libros, gacetas y ron a cambio de batatas, cueros de lobos y elefantes marinos, gallinas, repollos y quesos. A mediados de mes dobló el cabo de Buena Esperanza, pasando varias leguas al sur del mismo.

Entre los días 24 y 25 de octubre avistó un banco de ballenas. Siguiendo a Vázquez Rivarola, esta anotación se haría con la mira puesta en futuras expediciones comerciales.

Hacia el 5 de diciembre arribó a la isla de Sumatra, actualmente en Indonesia, donde se abasteció de agua y cocos. Durante los siguientes días, luego de que mencionara un paso por las islas Cocos (presumiblemente, las que se encuentran en la actual Birmania), siguió el contorno del archipiélago Nias, paralelo a Sumatra y, en su recorrido hacia el norte, el del archipiélago de Andamán, donde estuvo cerca de encallar, en la isla Grande Andamán. El 18



Recorrido de la expedición mandada por Antonio Toll y Bernardet hacia Calcuta, la cual, partiendo desde Buenos Aires el 10 de septiembre de 1814, arribó el primero de febrero de 1815. Mapa de creación propia utilizando el software 2MP de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), sobre la base de los datos de latitud y longitud presentes en el diario de navegación de la expedición del bergantín *Primero*.

de enero anotó haber visto una «sumaca» (4). El 20 siguiente vio un barco con rumbo sursudeste, y luego, rumbo al sudoeste, cinco barcos más a los que hizo señas que no contestaron. El 24 y 25 avistó una fragata y un bergantín que iban hacia el norte, tirando un cañonazo para pedir práctico. La cantidad de barcos consignada indica, claramente, que la expedición estaba cerca de una importante ruta de tráfico marítimo. Hacia el 28 el bergantín entró en el brazo Hugle, pasando por Puerto Diamante, para entrar en el puerto de Calcuta el primero de febrero. Se puede concluir sin riesgo a equivocarse que Toll no realizó capturas en esta fase del viaje, pues en otro caso, en un diario que no escatima detalles en las descripciones, habría hecho mención del suceso. Esta falta de capturas es atribuible, bien a que en los planes de la expedición no entraba la captura de presas, bien a que, en caso de que sí entrara, la poca entidad táctica de los barcos avistados o la cercanía al puerto de Calcuta —con el consecuente peligro de ser atacados por la flota británica si intentaban algún abordaje— disuadieron a Toll de intentar su captura.

En relación con este itinerario, es de destacar que en el diario de navegación figuran múltiples ilustraciones de los buques con que Toll se tropezó durante su recorrido, junto con croquis de los territorios e islas avistadas.

---

(4) La zumaca era una goleta pequeña de unas cuarenta toneladas, utilizada para el transporte costero y fluvial de yerba mate y azúcar, en el área del estuario rioplatense y la costa desde Buenos Aires hasta Rio Grande do Sul. Toll podría haber trazado un paralelismo entre este barco y otro de similares características utilizado en las costas del sudeste asiático. KROEBER, Clifton: *La navegación de los ríos en la historia argentina, 1794-1860*. Paidós, Buenos Aires, 1967, pp. 90-91.

El *Primero* permaneció dos meses en la India, desde el 1 de febrero hasta el 10 de abril de 1815, por más que como pruebas documentales de su estadía solo se conserve un papel firmado por la Government Custom House (aduana) de Calcuta y por el mismo Toll, que podría servir como evidencia de que entró en dicho puerto e incluso que realizó operaciones comerciales en la ciudad. También se conserva una citación a juicio librada por la «Court of Commissioners for the Recovery of Small Debts, in and for the Settlement of Fort William in Bengal», proceso iniciado a instancias de un tal Harry Joseph a causa de un préstamo de 238 «sicca rupees [rupias]» no reintragado. El demandado fue condenado y obligado a pagar asimismo las costas del procedimiento. Este préstamo pudo haber sido fruto de una transacción comercial o de una deuda contraída para poder acometer reparaciones en el bergantín, aunque no existen pruebas para determinar su naturaleza. Según Arguindeguy y Rodríguez, en Calcuta la expedición descargó corambres, pieles de fóquidos, guanacos, chinchillas y, sobre todo, cáñamos y amarras.

Toll zarpó de Calcuta el 11 de abril de 1815. En el trayecto de vuelta se encontró con diversos barcos, pero no intentó capturar ninguno. Se limitó a establecer su origen, rumbo y potencial puerto de arribo, y a anotar todo ello en su diario. Según este, hasta el día 19 avistó gran cantidad de barcos, incluyendo cuatro fragatas: una portuguesa proveniente de Macao, otra procedente de Londres y dos fondeadas en la isla de Segor (presumiblemente la actual isla de Sagar, al sur de Calcuta). El 5 de mayo avistó un bergantín hacia el sursuroeste, y el 11, hacia el oeste, una fragata con rumbo nornoreste. En estos casos, la dificultad de capturar los barcos mencionados se debería, básicamente, a la enorme diferencia de armamento y tripulación existente entre el bergantín *Primero* y una fragata. El 21 de junio, hacia el sudeste, anotó un eclipse de Luna que devinó en total.

A fines de junio y mediados de julio volvió a registrar la presencia de ballenas y ballenatos, anotación que puede obedecer a las perspectivas comerciales señaladas más arriba, o bien al peligro que la presencia de cetáceos podría implicar para el bergantín. Para el 28 de junio pasó cerca del estrecho de Mozambique, a cuyos efectos atribuye Toll el tono verdoso de las aguas. Para el 26 al 27 de julio avistó y dobló el cabo de Buena Esperanza. Un mes después, el 23 de agosto, había lo propio con la isla Trinidad, en la costa brasileña. El 1 de septiembre avistó una zumaca; el 10, un barco correo cerca del Río de la Plata, y el 11, una ballena muerta, para avistar Punta Indio el 16 y fondear en la ensenada de Barragán el 19 de ese mismo mes.

La llegada a Buenos Aires del *Primero* está registrada, dentro de las entradas marítimas, en el orden 103 del año 1815, donde se postula que «Bergantín inglés (cursivas mías) el *primero*, procedente de Calcuta, de donde salió el 10 de abril último, y llegó a la ensenada de Barragán el 16 de septiembre anterior, Capitán Don Antonio Toll, con Cargamento de Géneros de la India y Azúcar, a la Consignación de su dueño Don Tomás Patrickson».

Varias conclusiones se pueden extraer de esta mención. La primera sería que el bergantín *Primero* habría arribado al puerto de Buenos Aires con



Recorrido de la expedición mandada por Antonio Toll y Bernardet hacia Buenos Aires, la cual, partiendo desde Calcuta el 11 de abril de 1815, arribó el 19 de septiembre a la ensenada de Barragán. Mapa de creación propia utilizando el software 2MP de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), sobre la base de los datos de latitud y longitud presentes en el diario de navegación de la expedición del bergantín *Primero*.

bandera inglesa. Tomando a Arguindeguy, aunque se refiere a la partida desde Buenos Aires, la Union Jack se habría usado «por simulación», presumiblemente para evitar ataques españoles. No obstante, en el caso de los barcos corsarios, utilizar banderas de terceros países era una práctica común como estrategia para el ataque a otros buques, aunque apriorísticamente este no sería el caso.

La segunda conclusión radica en los géneros traídos desde la India, lo cual evidenciaría el móvil comercial de la expedición de Toll, o que se optó netamente por esta variante ante la falta de barcos que capturar, por imposibilidad o indisponibilidad.

Finalmente, resulta llamativa la mención del anterior dueño del barco, quien había cedido todos los derechos y atribuciones sobre el mismo cuando lo vendió a Miguel de Escutti. Se podría deducir la existencia de un contrato privado entre Escutti y Patrickson del que se carece de registro escrito.

Esta expedición, según Arguindeguy y Rodríguez, reportó a Patrickson grandes beneficios, y a Toll, tomando el informe de Pinedo, la confianza de Guillermo Brown, del cual «siempre le oyó encomiar las raras cualidades de aquel oficial [Toll]», lo que facilitó que se convirtiera en su secretario durante la guerra contra el Brasil más de una década después.

Para finalizar y cimentar la tesis de que la expedición de Antonio Toll y Bernardet no fue una campaña de corso autorizada por el Estado, cabe citar la hoja de servicios del propio marino catalán, firmada el 29 de julio de 1832 y conservada en el Archivo General de la Nación. La citada hoja se inicia en marzo de 1821, cuando fue nombrado oficial aventurero en el bergantín

*Chacabuco*, al mando de José Matías Zapiola. La expedición del *Primero* figura dentro de las notas finales de la siguiente manera:

«1814. Se embarcó de Capitán y primer Piloto en el Bergantín Nacional *Primero*, y primero en tremolar nuestra Bandera en la importancia que se le atribuye en el informe Pinedo y que, al no ser amparada por el Estado los mares dilatados del Asia».

Por lo tanto, se puede explorar la hipótesis de que el viaje no habría tenido motivos para ser puesto en una hoja de servicios.

### A modo de conclusión

Si bien roza con lo especulativo determinar si la expedición de Antonio Toll y Bernardet fue o no la primera en ondear la bandera argentina fuera del ámbito rioplatense, no se debe soslayar su importancia en otros ámbitos. La misión del *Primero* revistió una manifiesta importancia desde el punto de vista náutico, al ser uno de los primeros buques de las Provincias Unidas en llegar hasta latitudes tan lejanas como Sumatra y Calcuta, a varios miles de kilómetros de Buenos Aires. Desde el punto de vista comercial, representó una de las primeras expediciones exitosas a esas regiones del mundo de la que se tenga noticia después de 1810.

El apoyo principal para la tesis de que la misión de Antonio Toll no fue corsaria radica en que en la patente de navegación solicitada para el bergantín *Palomo* o *Primero* no se incluye referencia alguna a eventuales capturas, y en el hecho insoslayable de que Toll no realizó capturas en ningún momento de su viaje, según consta en el propio diario de navegación de la expedición, que lejos de consignar siquiera alguna situación conflictiva vivida con cualquiera de los diversos buques con que se cruzó, evidencia que los saludó protocolariamente siempre que tuvo la posibilidad. No obstante, el *Primero* partió armado con catorce cañones, cantidad excesiva para un barco en misión comercial. Esto induce a pensar que, si bien la misión capitaneada por el catalán era oficialmente pacífica, es probable que tuviera objetivos corsarios ocultos, no registrados en la documentación pero sí fijados entre privados, y que Toll no tuvo oportunidad de complimentarlos, bien porque la entidad de los barcos con que se cruzó excedía de las capacidades de un bergantín —en su diario solo se consignan avistamientos de fragatas—, bien por la inconveniencia de atacar cerca Calcuta, uno de los principales centros militares británicos.

Fuese comoquiera, aunque no tuviera objetivos militares directos, la misión sirvió para demostrar la posibilidad, de parte de privados situados en las Provincias Unidas con o sin contratos con el Estado, de destinar barcos hacia lejanas latitudes y que estos volvieran sanos y salvos, incluso reportando ganancias económicas, razón por la cual muchos autores citan a Toll como antecedente inmediato de la expedición de la fragata *La Argentina*, encabezada por Hipólito Bouchard.

### Fuentes documentales

- Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina. Archivo Ángel Justiniano Carranza, Correspondencia, Diarios de Navegación y Servicios del Coronel Antonio Toll (1814-1872), Sala VII, núm. 7.5.10, leg. 730. Informe José María de Pinedo, *Diario de Navegación* y bitácora de la expedición del bergantín *Primero*.
- Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina. División Colonia (Sec. Gobierno), Escribanía de Marina (1810-1817), Entradas Marítimas (1/1/1809-30/12/1817). Sala IX, 49.3.5, núm. 4018, pág. 129. Venta del bergantín *Justiniano* a Don Miguel Escuti en 2000 pesos, 23 de agosto de 1814.
- Ibídem, pág. 130. Don Guillermo Pío White por Don Miguel de Escuti, para el buen uso de la Patente de Navegación del bergantín *Justiniano*, 3 de septiembre de 1814.
- Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina. Registro de Entradas de Ultramar (1809-1817), Sala X, 36.5.1, núm. 2878. Entrada núm. 103 a Ensenada y Buenos Aires, 1 de octubre de 1815.

### Bibliografía

- ARGUINDEGUY, Pablo E.: *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- BOSCH, Felipe: *Historia naval argentina*. Editorial Alborada, Buenos Aires, 1962.
- BURZIO, Humberto: *Historia de la Escuela Naval Militar*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- CAILLET-BOIS, Ricardo; DESTÉFANI, Laurio H.; FERREIRA, Guillermo H.; GONZÁLEZ CLEMENT, Aurelio; GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique; QUARTAROLO, V. Mario; RUIZ MORENO, Isidoro, y VÁZQUEZ PRESEDO, Vicente: *Temas de historia marítima argentina*. Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1970.
- CAILLET-BOIS, Teodoro: *Historia naval argentina*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1944.
- CARRANZA, Ángel Justiniano: *Campañas navales de la República Argentina. Cuadros Históricos II-3-4*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1962.
- DE MARCO, Miguel Ángel: *Corsarios argentinos. Héroe del mar en la Independencia y en la guerra con el Brasil*. Emecé, Buenos Aires, 2013.
- DESTÉFANI, Laurio: *Manual de historia naval argentina*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1974.
- : *Belgrano y el mar*. Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Buenos Aires, 1979.
- PICCIRILLI, Ricardo. *Lecciones de historia naval argentina*. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1967.
- RODRÍGUEZ, Horacio, y ARGUINDEGUY, Pablo, E.: *El corso rioplatense*. Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1996.
- VÁZQUEZ RIVAROLA, Horacio Guillermo: «Consecuencias de la campaña browniana de 1814: primer crucero mercante argentino a las Antipodas», en *Congreso Internacional de Historia. Bicentenario de la Campaña Browniana en el Río de la Plata (1814-2014)*. Escuela de Defensa Nacional, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 22 y 23 de octubre de 2014.
- YABEN, Jacinto: *Biografías argentinas y sudamericanas*, t. v. Metrópolis, Buenos Aires, 1940.