

## LA TRAICIÓN DE COE Y LA ENTREGA DE LA FLOTA DE LA CONFEDERACIÓN

Por Mariano Etcheagaray

John Halsted Coe nació en Springfield, Estados Unidos, en 1806. Era el típico mercenario de la época, capaz de poner su capacidad militar al servicio de quien mejor le pagara. Prestó brillantes servicios en la escuadra chilena a las órdenes de Lord Cochrane en el buque “*Protector*”, mereciendo diversas citaciones por su comportamiento, y logrando hacerse acreedor de la medalla del Callao y al Diploma de la Orden del Sol del Perú. Posteriormente actuó bajo las órdenes de Brown, cuando éste quería encontrar alguna forma de contrarrestar el bloqueo impuesto a nuestras costas por la escuadra imperial brasilera. Brown le confió el mando de la goleta “*25 de Mayo*”, desempeñándose más que discretamente en el combate de Los Pozos, tanto que después le confió la “*Sarandi*” para hostilizar el tráfico en las costas del Brasil.



Coronel de Marina John Halsted Coe

Se casó el 7 de julio de 1828 con Trinidad Balcarce hija del general Juan Ramón Balcarce, que pertenecía a una de las principales familias de Buenos Aires, lo que le permitió vinculaciones sociales que favorecieron siempre sus destinos militares. Al subir Rosas al poder, prestó por un tiempo su apoyo al Gobierno, hasta que lo separó de todo mando militar, por lo que emigró a Montevideo en 1835, para organizar la flotilla del General Fructuoso Rivera. Más tarde vuelve a Buenos Aires y en 1841 ejerció las funciones de comandante de la escuadra que Rosas dispuso reunir para defender su tambaleante régimen.

Cuando en junio de 1852 la Legislatura de Buenos Aires, rechaza el Acuerdo de San Nicolás y se produce la revolución del 11 de septiembre de 1852, se inicia una larga lucha entre los porteños y el resto de la república, es decir entre Buenos Aires y la Confederación.

En diciembre de 1852 se produce el alzamiento del General Hilario Lagos y el sitio de Buenos Aires, al que Urquiza presta su ayuda con el aporte de la caballería entrerriana. Los jefes sitiadores comprendían que mientras la ciudad fuera abastecida de víveres, no habría esperanza de rendirla u obligarla a capitular. Era necesario cerrarle el puerto con un completo bloqueo.

Para ello el general Urquiza armó algunos buques y dio su comando al Coronel Coe. Las perspectivas de triunfo para los defensores de Buenos Aires eran muy inciertas. La desproporción de fuerzas era evidente y la ciudad estaba rodeada por tierra y bloqueada por el río. Es entonces que se produce la traición de Coe, quien entrega a Buenos Aires la flota bajo su mando, poniendo fin al bloqueo. Se retiran las tropas sitiadoras embarcándose Urquiza en Palermo hacia Entre Ríos, con lo que Buenos Aires no fue tomada.

La “*traición*” de Coe fue una idea de Mariano Billinghurst, que propuso al Gobierno sobornarlo para que levantara el bloqueo. El relato de lo sucedido fue hallado entre viejos papeles familiares, y se encuentra documentado en el Archivo General de la Nación como “*Reminiscencias del origen, resultado y peripecias que se produjeron con motivo del negociado con el Coronel de Marina don J. H. Coe concebido e iniciado por M. B. y relatado por éste a M. A. en 1879*” (Todas las personas incluidas en el relato figuran con sus iniciales).

M. A. es Mariano Agrelo, nieto de Pedro José Agrelo que fue Presidente de la Asamblea del año XIII. Era yerno de Mariano Billinghurst, ya que se había casado con su hija Mercedes en Buenos Aires el 8 de julio de 1867. Nació el 2 de octubre de 1836 y murió en Buenos Aires el 12 de octubre de 1891.

La ciudad de Buenos Aires estaba sitiada por tropas comandadas por el General Lagos que alcanzaban a 14.000 hombres, y defendida en sus cantones por Guardias Nacionales y un corto número de tropa veterana. La ciudad tenía algunos buques al mando de Murature con los que se custodiaba la provisión de carne fresca proveniente de la Banda Oriental.

El Gobierno cuando tuvo conocimiento de los aprestos enemigos, reforzó los seis buques que tenía en el puerto: dos bergantines, una goleta de tres palos y tres goletas más chicas. Los puso al mando del Coronel austriaco Floriano Zurowski, los tripuló, y aprovisionó, ordenando su partida inmediata en busca de la escuadra enemiga. Este era el estado de la situación en los primeros días de abril de 1853. Las escuadras se encontraron frente a la isla de Hornos, cerca de Conchillas en la costa uruguaya, siendo totalmente batida la flota del Gobierno. La acción principal se llevó a cabo entre el “*Enigma*” buque insignia de Zurowski y el vapor de la Confederación “*Correo*”.

A poco de iniciado el fuego, la tripulación inglesa del “*Enigma*” comenzó a gritar rendición. No obstante los esfuerzos de Zurowski y sus oficiales, la tripulación izó bandera blanca, viéndose los Jefes obligados a echarse al agua y nadar hacia otro buque. El “*Enigma*” fue apresado por Coe. El resto de la flotilla de Buenos Aires entró en el puerto entre el 22 y el 23 de abril. La población concurrió al puerto al arribo de la flota, para observar la magnitud de la derrota sufrida.

Este contraste inesperado colocaba a los sitiados en muy crítica situación, ya que el bloqueo estricto no demoraría en producirse, y entonces los numerosos habitantes de la ciudad y sus defensores, obligados por el hambre se verían forzados a rendirse. Urquiza pudo el 23 de abril declarar oficialmente el bloqueo del puerto de Buenos Aires como era de prever. Hizo llegar las correspondientes comunicaciones a las representaciones de las potencias extranjeras. Este hecho causó gran descontento entre los comerciantes ingleses que iniciaron un movimiento de protesta a causa de los perjuicios que sufrían sus intereses.

La ciudad estaba sitiada por tierra y bloqueada por el río. La miseria y el hambre producida por la suba de precios exorbitantes que afectaban principalmente a aquellos de medios limitados, y sin que hubiera prácticamente ninguna posibilidad de que la situación de guerra finalizara a la brevedad, era una situación tan mala como lo que solamente puede acarrear una guerra civil.

Entre los espectadores que concurrieron al puerto al arribo de la flota vencida, se encontraba M. B. (Mariano Billinghurst), comandante de uno de los cantones que defendían a la ciudad. En uno de ellos, el cantón Palacio –ubicado en la calle Santa Rosa (actual Córdoba)–, estaba Mariano Billinghurst al mando de 49 hombres. Entre los pensamientos que pasaban por su cabeza ante tan funestas perspectivas, recordó una máxima atribuida a Napoleón “***Todos los hombres tienen su precio***”. Recordó también que su hermano Roberto, que estaba en Corrientes, le había hablado de los hábitos derrochadores de Coe.

Sin pérdida de tiempo se dirigió a la Casa de Gobierno para ver a su amigo Lorenzo Torres, Ministro de Relaciones Exteriores, conocido por su sagacidad y al que la idea podría interesarle. Al relatarle la idea que había tenido de que el jefe de la flota sitiadora tendría su precio, Torres le inquirió quien podría llevar adelante tan difícil misión con el jefe enemigo. Billinghurst mencionó a su concuñado Juan Langdon, compatriota de Coe. Este nombre no fue aceptado por Torres, “por no ser persona de fiar”, ya que era muy conocido como activo contrabandista entre Buenos Aires y la Banda Oriental. Ante esta negativa, Billinghurst se ofrece él para llevar adelante la misión.

Entonces Torres se dirige a interiorizar del plan y de quien podría llevarlo a cabo al Gobernador General Manuel Pinto, al Ministro de Guerra y Marina General José María Paz y al de Hacienda Doctor Francisco de las Carreras. Todos reconocieron unánimemente la importancia de la idea.

Regresa entonces Torres a buscar a Billinghamurst para que personalmente les expresara su idea. Unánimemente también se convino en que la cifra a ofrecer debería determinarla Billinghamurst, teniendo en cuenta lo apremiante de la situación, y a quien se daba “carta blanca” para fijarla.

Se resolvió a pedido del General José María Paz que debería realizarse la operación en forma inmediata. Esta reunión se realizó el día 23 de abril. Desde ese día hasta el 26, se ocupó Billinghamurst en combinar los detalles del plan, el que debería solo ser conocido por los miembros del Gobierno. Pensó largamente el tenor de la carta que dirigiría en inglés a Coe para dar inicio al contacto. En la carta fechada el día 26, le menciona que tenía un asunto muy importante para comunicarle de parte de Roberto en Corrientes, de “naturaleza confidencial”, para lo cual necesitaba tener una entrevista a bordo de algún buque americano o inglés ubicados en la rada exterior. Que este asunto era importante para él y su familia, y para Roberto.

La carta fue llevada por su amigo Mr. Walter, oficial de la corbeta americana “*Jamestown*”. Quedó esperando con la ansiedad imaginable la respuesta de Coe, la que debería ser colocada sobre el marco de la chimenea de la Sala de Lectura del Club de Residentes Extranjeros, que estaba ubicado sobre la calle San Martín, frente a la Catedral. El día 28 a las cuatro de la tarde, al entrar Billinghamurst en el Club, encontró la respuesta también escrita en inglés, colocada sobre la chimenea. En ella expresaba que tendría mucho gusto en verlo a bordo del buque inglés “*Minstrel*” que estaba fondeado cerca del barco de guerra inglés “*Centauro*”. Con esta carta concurre a la casa de Gobierno para anunciarles que al día siguiente partiría a verse con Coe.

Pero dos horas después de escribir la respuesta, Coe le envía otra carta, que no llegó a manos de Billinghamurst sino hasta el día 29 luego de efectuada la conferencia. En ella le decía que la entrevista se realizaría en el barco “*Margarita Elisa*”, del Capitán Adams, que se encontraba fondeado delante del “*Centauro*”. El 29 de abril a la mañana se presenta Mariano Billinghamurst en el despacho del Capitán del Puerto Coronel Manuel Escalada con su plan bien meditado. Como no conocía ni el buque ni a su Capitán, ni tenía conocimiento de la carga que transportaba, era necesario inventar un pretexto para ir a bordo. Le dice entonces a Escalada que debía ir a bordo del “*Minstrel*” para aclarar un error que se había producido en la cantidad de cueros salados que había embarcado en ese buque. Que tomaría una ballenera a tal efecto. Al no ponerle Escalada ningún reparo, bajó al muelle para tomar un bote que lo llevara al buque.

Se dirigía a embarcarse, cuando lo alcanza uno de los ayudantes de Escalada, que le pedía que regresara a su oficina, porque se había presentado el Capitán del “*Minstrel*” para despachar su buque, por lo que el viaje era innecesario. Esta noticia era un golpe mortal para Billinghamurst. Se le ocurre entonces empezar a vociferar en alta voz, fingidamente para impresionar al ayudante, de que esta manera no podía solucionar sus problemas en los escasos momentos que le dejaba libre su tarea de Comandante del Cantón. Tuvo la suerte de que sus quejas fueran escuchadas por su amigo Manuel Lynch, que era el segundo de Escalada, quien le dice al ayudante que lo dejara ir, que él hablaría con Escalada.

Billinghamurst se embarca entonces en un bote dirigiéndose al “*Minstrel*”. Allí lo recibe el segundo Comandante, a quien le dice que estaba esperando un barco proveniente de China, y que había solicitado a su “amigo” el almirante Coe una entrevista para que lo dejara ingresar al puerto. Coe le había indicado inicialmente que se dirigiera a este barco para realizarla. Le pide al segundo Comandante que le facilite un bote con dos marineros para enviarle una carta a Coe, anunciándole que ya se encontraba a bordo del “*Minstrel*”. La carta enviada solicitaba que la respuesta fuera dirigida a nombre de M. Ballas, que era el apellido de su abuela paterna.

Esto tenía una doble finalidad. No darse a conocer, y al mismo tiempo sondear la opinión de Coe. Si admitía la suplantación del nombre, significaba que vislumbraba las razones de la entrevista y no rechazaba la idea. En ese momento llega de tierra el Capital del barco ya despachado, protestando por la demora que había sufrido para que lo despacharan, por una queja recibida de un comerciante local sobre una diferencia en la cantidad de cueros embarcados, y su barco no llevaba cueros sino lastre de ceniza de huesos, carga que debería completar en Colonia con cueros secos para Europa.

Billinghurst que había sido el comerciante y causante involuntario de la demora del Capitán, le comentó que debería haberse tratado de una equivocación en el nombre del barco. Al rato llega la contestación de Coe que le decía que en una hora estaría a bordo del "*Margarita Elisa*", del Capitán Adams. En su mente se agolparon una serie de ideas alarmantes. Billinghurst no entendía la razón del cambio del lugar de la conferencia. Cambio que en realidad no era tal, ya que Coe se lo había mencionado en su segunda carta que no la recibió.

Se imaginaba que corría un gran riesgo yendo a hablar con Coe a bordo de un buque americano, peligro que no existiría en un barco inglés como la "Minstrel", fondeado junto a un buque de guerra de la misma nacionalidad, y a quien podría pedir ayuda en caso de violencia. Por otra parte, no concurriendo a la reunión, demostraba cobardía y se perdía la oportunidad de salvar a Buenos Aires.

En esos momentos el Capitán le grita a Billinghurst que el Almirante se dirigía al buque donde se encontraban. Estas palabras le quitaron un enorme peso al verse libre de tener que afrontar un asunto tan delicado en un buque americano y no en uno inglés.

Billinghurst desde la cámara interior donde se encontraba, oyó los saludos entre el Capitán y Coe, quien bajó a encontrarse con Billinghurst. El saludo fue cordial y sellado con un abrazo. Terminados los saludos, le pide a Coe que hablaran en castellano para que la tripulación no se enterara del tema que debían hablar. Había llegado el momento. Billinghurst necesitaría de toda su serenidad y energía para romper el fuego y lanzar la espinosa proposición.

Sentados junto a una mesa, Billinghurst comenzó explicándole que había solicitado esta conferencia, decidido a pedirle a él, que era el que tenía en sus manos la salvación de la ciudad, que era la patria de sus hijos, nietos de próceres y por cuyas libertades había luchado siempre, derramando sangre en más de un combate. En ese momento Coe se levantó violentamente de la silla y a los gritos le dice que no le hablara de salvar a los salvajes unitarios, que tanto lo habían perseguido, y que los colgaría de los mástiles de sus buques cuando cayeran en sus manos.

Continuó diciéndole que el General Urquiza solamente intentaba organizar el país. Que cómo le decía una cosa así, cuando él había impedido la llegada de víveres para su familia. Billinghurst, levantándose indignado, le grita, preguntándole quien le había dicho esas mentiras, y sin darle tregua, continuó diciéndole que jamás habrían de tomar Buenos Aires, que los defensores estaban resueltos a ser sepultados en las ruinas de la ciudad, que eso sería lo que tomarían. Que Urquiza no podía haber dejado de ser el hombre feroz que fue en otro tiempo.

Y continuó diciéndole a Coe que si tomaban la ciudad la única retribución que recibiría, sería una nota oficial dándole las gracias por haber contribuido a esclavizar la patria de sus hijos y la suya adoptiva. Tal vez la nota fuera acompañada por un regalo de cincuenta mil pesos papel moneda y nada más. Que él tenía en su poder la suma de 200.000 pesos fuertes para asegurar su futuro, el de su familia, y el descanso en su vejez.

Billinghurst le hablaba apoyándole la mano sobre el hombro de Coe que se había vuelto a sentar. Al escuchar la cifra de 200.000 pesos, un movimiento nervioso lo hizo levantar de la silla, y encarándolo a Billinghurst le dijo que estaba conforme. Billinghurst le aclaró que la conformidad significaba la entrega de la escuadra para defenderse del "Tigre". Urquiza era conocido con el nombre del Tigre de Montiel. La entrega de la escuadra fue también aceptada por Coe, quien le daría plenos poderes a G. E. que llegaría de Montevideo para cerrar el trato. G. E. era Genaro Elías su yerno. Así terminó la conferencia, retirándose Coe inmediatamente. Mientras regresaba al puerto, el júbilo de Billinghurst era inmenso. Pensaba que se había salvado Buenos Aires, porque al dominar el río con la pasada de la escuadra, el ejército sitiador se disolvería. Era una satisfacción íntima al ver coronados sus esfuerzos, para lo cual no había corrido pocos riesgos.

Llegado al punto de desembarco se dirigió inmediatamente a la Casa de Gobierno a dar cuenta del resultado de su misión. La alegría del General Pinto y sus Ministros fue enorme al conocer los detalles

de la operación que ponía fin a los sufrimientos de la población, asegurando el triunfo de la causa que habían defendido.

Buenos Aires estaba ahora en posesión de una poderosa escuadra, dueña de la navegación de los ríos y sin la peligrosa amenaza de sus puertos bloqueados. Nada menos que 23 buques y 100 cañones. Quedaba aún pendiente el cierre, a la espera de Genaro Elías que vendría de Montevideo, y con quien se acordarían los pasos definitivos del arreglo efectuado. Al día siguiente, 30 de abril, Coe informaba a Billinghamurst la llegada de Elías por medio de una carta, y que el encuentro debía efectuarse en un buque cuyo nombre Billinghamurst no recordaba. El texto de la carta era el siguiente: “*El portador está autorizado para arreglar la diferencia en nuestras transacciones comerciales y tiene amplios poderes míos. C*”.

En esa reunión se acordó aumentar en 350.000 pesos más lo anteriormente acordado, para recompensar a los otros capitanes y subalternos, y convencerlos a efectuar el traspaso. Una vez comunicado al Gobierno esta novedad, fue llamado A.P.L. (Ambrosio Plácido Lezica) fuerte comerciante de la época que suministró al Gobierno buena parte de las 22.000 onzas de oro que eran necesarias (1 onza de oro equivalía aproximadamente a 17 pesos plata o pesos fuertes o patacones como se los llamaba), dando su aval para obtener de otros comerciantes la cantidad faltante. Lezica reunió en su casa y encajonó esa enorme suma de oro, y si bien el mercado se agitó un poco, pocos tuvieron información sobre las razones.

Lezica llamó a Billinghamurst informándole que tenía orden del Gobierno de entregarle los cajones con las 22.000 onzas de oro, a lo que éste contestó que no tocaría ni un solo peso de esa suma, que él ya había cumplido con lo pactado. Cuando Lezica informó al Gobierno de esta respuesta, Billinghamurst recibió el orden de pasar a las 7 de la tarde a verse con el General Paz, Ministro de Guerra en su casa particular, Suipacha entre Piedad (Bartolomé Mitre) y Cangallo.

Una vez allí el general Paz lo increpa preguntándole que motivos tenía para no ir a llevarle los fondos a Coe, ya que esa negativa representaba una falta de cumplimiento de lo pactado, y podría poner en riesgo toda la operación. No se podía demorar más la solución de este problema que era crítico para la ciudad y sus pobladores. Era pues necesario e indispensable que Billinghamurst recibiera los fondos y fuera a terminar el acuerdo.

La respuesta de Billinghamurst fue la misma que le expuso a Lezica, pero Paz que era de un carácter irascible, máxime cuando se le desobedecía una orden, le replicó que el Gobierno le ordenaba que debía cumplir con lo que se le pedía. Billinghamurst se mantuvo firme en su negativa, y que no los llevaría aunque tuviera la seguridad de que por esa desobediencia el General lo mandara fusilar. Que su misión ya estaba terminada. La persona que debía recibir los fondos era Genaro Elías y que con él se debería entender la persona que comisionara el Gobierno, estando pactado que los fondos se depositarían a bordo de la corbeta de guerra americana “*Jamestown*”.

El General Paz le contestó que el Gobierno resolvería al día siguiente lo que debía hacerse, retirándose Billinghamurst de la casa del General. A partir de ese momento no tuvo la menor participación en esta operación. No habló con nadie sobre lo ocurrido y conservó su secreto de tal manera, que hasta ni los miembros más cercanos de su propia familia tuvieron conocimiento de la parte que él había tenido en este asunto, hasta que se lo relatara a su yerno Mariano Agrelo en 1879.

Posteriormente supo Billinghamurst que José Balcarce y Samuel Hale eran los que habían recibido los fondos y los habían llevado a bordo de la corbeta americana. Las negociaciones duraron hasta el 20 de junio, día en que la escuadra empezó a pasarse, haciéndolo primero el bergantín negrero “*Enigma*” al mando del Comandante Turner, el que fue aclamado por el público al desembarcar. Horas más tarde lo siguió el “*Constitución*” y el “*Maipú*”. Al día siguiente la totalidad de la flota estaba en manos del Gobierno.

El 14 de julio el General Urquiza se embarcaba en Palermo protegido por los Ministros de Inglaterra, Francia y Estados Unidos, luego de firmar el arreglo de las bases para el retiro de las fuerzas sitiadoras, disolviéndose posteriormente el ejército sitiador. La salida de Urquiza fue un tanto precipitada, y se dice que iba gritando “*traición, me han vendido*”. Las vueltas de la vida hicieron que años más tarde en 1859 después de Cepeda, Urquiza abrazó a Billinghamurst como a uno de sus muchos amigos.

Pero veamos que pasaba mientras tanto en el ejército sitiador. El General Lagos estaba al tanto por sus agentes y por su ayudante el Coronel Máximo Paz, de que los hombres de Buenos Aires trataban de comprar la flota de la Confederación. ¿Por qué entonces no se tomaron medidas? Es inexplicable. Quizás porque la desconfianza ya había comenzado a minar las filas del ejército sitiador. Había comenzado la desertión en el ejército, haciendo exclamar al General Lagos que el “*honor ha sido el precio de la venta*”.

El Almirante Coe no desembarcó quedándose a bordo del “*Jamestown*”, que se alejó de Buenos Aires el 2 de julio. Al llegar a Río de Janeiro quiso trasbordar al barco “*Great Western*” para seguir viaje a Inglaterra, pero su capitán se negó a que embarcara. Finalmente viajó con su familia rumbo a Nueva York. Regresó al país al cabo de varios años donde murió en la mayor pobreza en 1864.

¿Pero realmente cuánto cobró Coe? El Capitán Tomas J. Page dejó establecido que la suma alcanzó a 13.000 onzas de oro para Coe, y una cantidad igual fue distribuida entre otros oficiales y tripulantes que se pasaran al Gobierno de Buenos Aires. No existen en realidad datos exactos y concordantes sobre el hecho, pues como es obvio suponer, no quedaron rastros de la transacción.

Los antecedentes que conocía Billinghamurst sobre Coe eran ciertos. Durante el bloqueo del puerto era *vox populi* que había buques para los cuales el bloqueo no existía, ya que entraban y descargaban a la vista de todo el mundo. Parece que el primer buque con permiso para entrar y descargar su cargamento de harina, fue un barco inglés, a quien Coe autorizó mediante el pago de 200 onzas de oro. Poco tiempo después un buque francés ingresó también al puerto con autorización de Coe, en virtud del derecho que le dio el pago de 4000 pesos plata (patacones).

Así terminó este famoso episodio. La historia juzgará a los actores con la severidad de su fallo, y sabrá discernir a cada uno lo que le corresponda. El promotor solo reportó la oculta gloria de su abnegación a favor de la patria, que bien pudo costarle la cabeza. El Gobierno no le dio ni las gracias. La figura de Coe y su nombre se han desvanecido entre las sombras, y un silencio protegió hasta donde fue posible la mención de un hecho turbio protagonizado por un extranjero.

Restaría solamente decir quién fue Mariano Billinghamurst. Nació en Buenos Aires el 26 de noviembre de 1810. Fue el hijo mayor de Roberto Billinghamurst, inglés, quien legó a su familia la primera carta de ciudadanía que se otorgó en el país. Se dedicó al comercio, fundando la primera casa de remates de Buenos Aires. Tuvo que emigrar en la época de Rosas, retornando recién en 1848. Tuvo activa participación junto con Antonio Somellera al día siguiente de Caseros, en la organización de la defensa de Buenos Aires para protegerla de los saqueos cometidos por la caballería dispersa luego de la batalla.

Fue junto con los hermanos Lacroze, uno de los primeros que instalaron las líneas de tranvías con caballos, y del ferrocarril a Rosario, y uno de los primeros empresarios argentinos con la instalación de una fábrica textil en el Retiro y una fábrica de tejas y baldosas en el bajo de la Convalecencia. Tuvo activa participación en la lucha contra la fiebre amarilla, por la que recibió la Cruz de Hierro. Murió en Buenos Aires el 13 de junio de 1892.

### Bibliografía

# “Reminiscencias del origen, resultado y peripecias que se produjeron con motivo del negociado con el Coronel de Marina don J.H. Coe concebido e iniciado por M. B. y relatado a M. A. en 1879” – Archivo General de la Nación.

# Archivo del autor.

