

EMANCIPACIÓN DE HISPANOAMÉRICA Y GUERRA ECONÓMICA: LA ACTIVIDAD CORSARIA

Juan TORREJÓN CHAVES
Universidad de Cádiz

Los corsarios y piratas son los verdaderos enemigos; sin éstos Bolívar no hubiese desembarcado (1).



N el proceso emancipador, uno de los aspectos de mayor interés se encuentra en cómo los insurgentes hispanoamericanos procuraron debilitar la economía española mediante la actividad corsaria. Se entiende por corsario quien capitanea una embarcación armada (por extensión, todo miembro de su tripulación) que, en virtud de un contrato denominado «carta de marca» o «patente de corso», estipulado con el Estado bajo cuyo pabellón navega, visita y registra embarcaciones por la fuerza, apresándolas en su caso, según lo concertado entre las partes pública (Estado del pabellón) y privada (corsario). El motivo principal o exclusivo de esta modalidad de guerra marítima, o más propiamente de guerrilla, se halla en los resultados económicos de su acción. La mayor parte de las veces, la actuación corsaria no pasó de ser una actividad lucrativa, donde se invirtieron caudales y créditos en espera de la obtención del máximo beneficio. La elevada cuantía de las ganancias se justificaba por los grandes riesgos inherentes a la tarea, evidentes cuando los buques de las naciones que padecían la actividad corsaria capturaban las embarcaciones enemigas.

El fenómeno corsario insurgente afectó a España desde fechas muy tempranas hasta bien avanzado el siglo XIX (2): aún en los días finales de

(1) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas, leg. 3.528.

(2) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas, leg. 4.041. El 23 de septiembre de 1811, desde la Secretaría de Estado se comunicaba a la de Marina que la

1828, las aguas de las islas Canarias estaban infestadas de corsarios argentinos, llegando noticias a la Península de la presencia de una división compuesta por una corbeta, un bergantín-goleta y una goleta (3). La existencia de embarcaciones del corso con pabellón de las repúblicas americanas, emancipadas de España, obligó a los buques comerciales españoles a ir artillados y a estar servidas sus piezas por artilleros, con el consiguiente aumento de los costes.

Además de las grandes pérdidas ocasionadas en el comercio marítimo, las actuaciones corsarias conllevaron otros perjuicios añadidos a los armadores y propietarios de las embarcaciones, como el de verse obligados a pagar mayores primas en los seguros o tener que atender las duras condiciones impuestas por las compañías aseguradoras, hasta el extremo al que llegó la afamada casa Lloyd de Londres de imponer la conducción de las mercancías en buques bajo bandera inglesa.

En la documentación oficial española, en ocasiones, los corsarios aparecen nombrados como «piratas», al no reconocerse capacidad jurídica sobre la actividad corsaria a las autoridades de la América separada.

El buque corsario

Las embarcaciones corsarias tenían la particularidad de ser de escaso porte, ligeras y de mucho velamen, lo que les proporcionaba la ventaja de una mayor marcha para atacar o evitar el ataque, según les conviniese. Eran del tipo de las goletas de gavias o bergantines angloamericanas construidas en los astilleros de la bahía de Chesapeake y en las riberas del Delaware: de gran eslora con relación a la manga, poca obra muerta, escaso puntal, amplia superficie vélica, sencillo aparejo y gran maniobrabilidad. Esta embarcación fue, luego, conocida como *clíper de Baltimore*. Su armamento era variado y relativamente escaso: desde cañones de bronce o de hierro en las bandas a giratorios en cubierta, e incluso carronadas, que tan efectivas eran en los combates navales a corta distancia previos al abordaje. Los buques corsarios hispanoamericanos largaban cualquier bandera, incluso la española (4).

dotación del bergantín *Maypú*, apresado en la boca de Río de Janeiro por una fragata insurgente, llegaría a la Península en buques de guerra portugueses.

(3) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas, leg. 4.047. Los males que padecían las Canarias a causa de los corsarios insurgentes ya venían de antiguo. En acta de la sesión de 19 de diciembre de 1821 de la Diputación Provincial se solicitó un buque de guerra de estación. *Ibidem*, Corsos y Presas, legs. 4.044, 4.045.

(4) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas, leg. 4.041. En enero de 1822, en las islas Baleares se presentó una goleta con pabellón español, que saqueó la isla de Dragonera y dos polacras.

El mejor buque de guerra para combatir el corso era la fragata, a condición de que no fuese de gran porte y sí de superior andar. La sola voz de «fragata a la vista» aterraba a los corsarios.

Corsarios insurgentes

Una figura destacadísima en la actividad corsaria insurgente fue la de José Gervasio Artigas, el jefe de los orientales, quien agudamente se percató de la importancia del poder naval para la consecución de sus fines políticos y militares. Artigas aprobó en Purificación, en 1816, la Ordenanza General de Corso, que reglamentaba su ejercicio



Réplica de *clíper de Baltimore*.

en dieciocho artículos. Todos los tripulantes del buque corsario quedaban bajo la protección de las leyes del Estado, aunque fueran extranjeros, amparados por el pabellón tricolor federal que tenía que ser arbolado. El compromiso contractual, con garantías satisfactorias, era ajustado y elevado a público ante la escribanía de Marina. Los armadores se obligaban a entregar al Gobierno el 4 por 100 del producto del remate de las presas, y la mitad del armamento y material de guerra capturado. Los buques objetos del corso, que eran los españoles y portugueses, así como los que presentasen hostilidad sin haber sido provocados, y los que no llevaran credenciales de navegación, considerados como «buena presa», debían ser llevados a los puertos orientales, en los que existían los competentes Tribunales de Presas, o ser dirigidos a puertos amigos o neutrales, donde se someterían a las autoridades judiciales competentes. La Ordenanza contemplaba el derecho de hacer vistas y reconocimiento de las naves, cualesquiera que fuesen las banderas que arbolasen.

Al capitán del buque armado en corso le eran entregadas tres patentes: la «patente de navegación», acreditativa de la nacionalidad, que permitía navegar bajo la enseña tricolor; la «patente de corso», que le autorizaba a actuar como tal, según lo estipulado, y la «patente de presa», que portaría la embarcación apresada hasta llegar a su puerto de destino, donde sería declarada la captura como buena o mala presa. Precisamente, en la única carta conocida de

Artigas a Bolívar, fechada el 29 de julio de 1819, el objetivo que perseguía el «libertador oriental» era el de permitir el recibimiento y la protección a los tripulantes de un buque corsario propio, ocupado contra portugueses y españoles (5).

Para la generalización de su corso, Artigas contó con la inestimable ayuda del cónsul de los Estados Unidos en Buenos Aires Thomas Lloyd Halsey, quien actuó como intermediario de patentes en Buenos Aires y en Baltimore, donde llegaban impresas con sus espacios en blanco para ser rellenadas. Halsey era socio de la Empresa o Sociedad Americana, que equipaba buques en Baltimore y en Buenos Aires.

Entre las goletas y bergantines corsarios más destacados figuraron los siguientes: *República Oriental*, *Intrépido*, *Valiente*, *Temerario*, *Fortuna*, *Irresistible*, *Republicana*, *Nueva República*, *Artigas*, *Constancia*, *Heroína*, *Confederación*, *Tigre Oriental*, *Oriental Invencible*, *Congreso*, *Federación*, *Luisa Carreras*, *Gran Guaycurú*, *Argentino* y *General Rivera*. En el Diario de la *Vigía de Cádiz* o Diario Marítimo figuran, en ciertas ocasiones, los nombres de las embarcaciones corsarias y sus procedencias: *Leona Oriental*, el último corso que enarboló la bandera de Artigas; *Patriota*, del Río de la Plata; *Bolívar*, de la isla de la Margarita; *Águila*, de La Guaira; *Trinidad*, *Republicana*, *General Armario*, *Libre* y *Congreso*, también colombianas (6).

Entre los corsarios «insurgentes» sobresalieron el marino irlandés Pedro Campbell —llamado el «Gaucha Almirante»—, Guillermo Brown, Juan D. Danels, Hipólito Bouchard —conocido como «el Corsario del Plata»—, Guillermo Nutter, Obadiah Chase, Clement Cathill, el comodoro Champlin, Thomas Taylor, Pedro Doutant, Adam Bond, George Ross, Henry Levely, James Barnes y John Clark (7). El referido Nutter terminó por capitanear el pailebote de bandera colombiana *General Armario*, que fue apresado en aguas de Trafalgar el 19 de julio de 1827 por la corbeta de guerra española *Descubierta* (8).

(5) El origen de la Armada Nacional de Uruguay se encuentra ligado, precisamente, a la actividad corsaria, considerándose como fecha fundacional la del 15 de noviembre de 1817, cuando Artigas autorizó a los suyos, mediante patente de corso, el saqueo de un buque con bandera de Buenos Aires.

(6) GÁMEZ DUARTE, F.: *El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*. Tesis Doctoral. Universidad de Cádiz.

(7) Al respecto, véase BERAZA, A.: *Las Campañas Navales de Artigas*. Montevideo, Imprenta Nacional, 1949. Del mismo autor, *Los corsarios de Montevideo*. Montevideo, Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, 1978. BEALER, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Buenos Aires, Coni, 1937.

(8) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas. Asuntos particulares, leg. 5.244. El 4 de octubre de 1828, se ordenó que a los individuos de su dotación se les socorriera con una ración igual a la que tenían los desterrados en el presidio de Cuatro Torres en La Carraca.



Maqueta de la corbeta *Descubierta*. (Museo Naval. Madrid).

Danels era un marino mercante, natural de Maine y vecindado en Baltimore. Fue corsario en la guerra que mantuvieron los Estados Unidos de Norteamérica contra Inglaterra (1812-1815), para luego ofrecerse como tal al jefe de la banda oriental del Río de la Plata. Finalmente, entró a formar parte de la Armada de la Gran Colombia. Como corsario de Artigas, Danels capturó alrededor de medio centenar de barcos enemigos. Entre sus acciones cobró especial relevancia la presa, en 1819, de la goleta de la Armada española *Nereida*, con su bergantín *Irresistible*, construido en los astilleros de Baltimore (9).

Sólo en algo más de un año, Danels tomó treinta presas y, a su regreso a Baltimore, depositó en el Banco de la Marina 200.000 dólares en oro producto de las mismas. El 25 de noviembre de 1819, Pablo Chacón, cónsul de España en Norfolk, informaba sobre corsarios y armamentos, estimando en veinticin-

(9) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas, leg. 3.235. La *Nereida* zarpó del puerto de Cádiz el 18 de enero de 1819, rumbo a Río de Janeiro, al mando del teniente de navío Feliciano Mallén, y combatió con el *Irresistible* el 21 de febrero siguiente a los 21° de longitud occidental de Cádiz y 9° de latitud sur, viéndose obligada a arriar el pabellón. La *Nereida* fue llevada con dotación de presa a la isla de Margarita, donde un tribunal la juzgó como «buena presa» y dictaminó su venta en subasta pública.

co los corsarios armados en Baltimore, con una tripulación de alrededor de 800 hombres y una fuerza artillera de 289 cañones (10).

La audacia de los corsarios de la insurgencia fue tal que, muy pronto, abandonaron las aguas americanas para pasar a Europa, alcanzando a Cádiz, Lisboa y Oporto, donde hicieron presas incluso a la vista del enemigo. Los primeros corsarios hispanoamericanos, con pabellón de Buenos Aires, aparecieron en el golfo gaditano el 15 de mayo de 1816, capturando un bergantín y una goleta (11). Tal día, el *Santafecino*, capitaneado por Squire Fisk, un antiguo oficial de la Marina angloamericana, efectuó su primera presa en estas aguas. Los efectos de las actuaciones corsarias sobre el puerto de Cádiz, que era el primero de España en las relaciones con América, llegaron a ser demoledores, hasta el punto de hallarse totalmente bloqueado en el año de 1826.

Las respuestas al corso insurgente

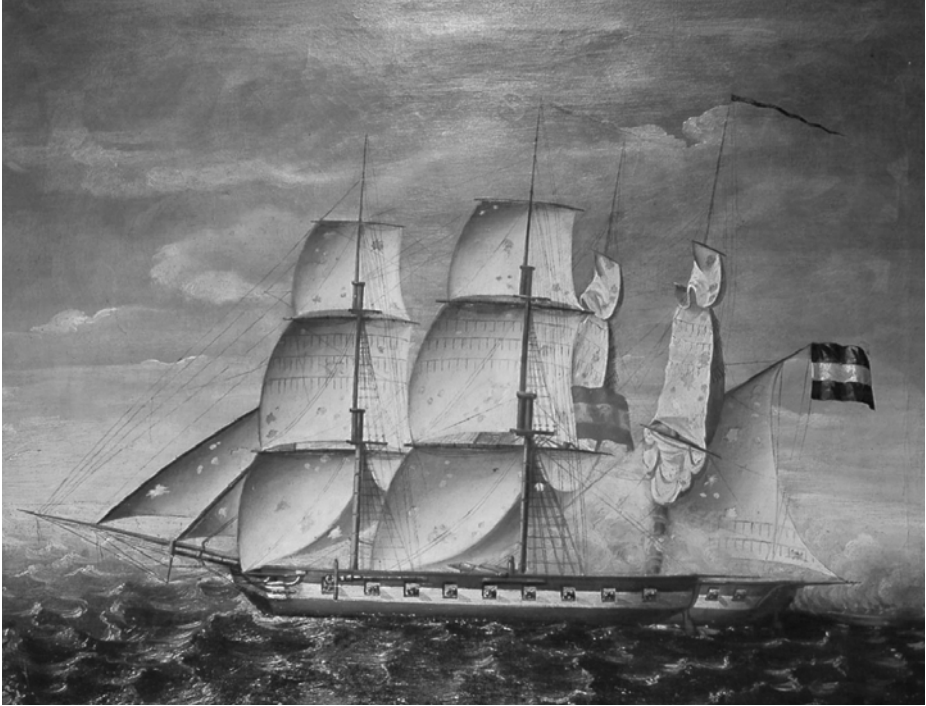
La ingente actividad desplegada por los corsarios hispanoamericanos fue posible por el estado de postración sufrido por la Marina de guerra española en aquellos momentos, que desde una situación precaria declinó con el paso del tiempo, hasta alcanzar un estado deplorable. Tan infausta evolución fue pormenorizadamente descrita por Vázquez Figueroa en su Exposición a las Cortes Generales del Reino (12). Sólo así se explica el atrevimiento de quienes navegaron bajo las banderas insurgentes, llegando hasta las islas Canarias, las aguas peninsulares, con inclusión de las del norte, el Mediterráneo español, las islas Baleares, e incluso las remotas islas Filipinas. Pocas veces como entonces se puso tan nítidamente de manifiesto el principio preconizado por Alfred T. Mahan de la imposible existencia de un imperio sin una Marina militar correspondiente. En escasas ocasiones como en aquéllas se hizo tan evidente la necesidad de una Marina militar proporcionada, protectora de la mercante y aseguradora de las rutas de aprovisionamiento y de los intereses nacionales.

La más temprana medida, de carácter jurídico, tomada por España contra el corso hispanoamericano fue el Real Decreto de 8 de febrero de 1816 —siendo secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España

(10) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas, leg. 4.042.

(11) BEALER, L. W.: *Los corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Buenos Aires, Coni, 1937, p. 18.

(12) Exposición a las Cortes Generales del Reino en 1834 del secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias don José Vázquez Figueroa. Con arreglo al artículo 36 del Estatuto Real. Madrid. Imprenta Real, 1834.



Combate sostenido por el bergantín *El Voluntario* con el corsario argentino *Independencia del Sur* a la altura del cabo San Vicente (5 de junio de 1819). (Museo Naval. Madrid).

e Indias José Vázquez Figueroa—, en el que se expresaron las ventajas y franquicias que se concedían a los españoles de todos los dominios para que libremente pudiesen armar buques para hacer el corso contra los insurgentes.

En el texto se reconocen los daños y perjuicios que creaban los buques armados por los rebeldes al Estado y a los particulares, alterando e interceptando la navegación y el comercio marítimo e introduciendo armas y municiones de guerra para la causa de la emancipación. En contraprestación a la actividad corsaria española, los armadores recibieron diversas ventajas y franquicias, tales como la adquisición de todo el cargamento, efectos y demás que contuviesen los buques apresados; la libertad de todo gravamen y derecho en los géneros y efectos, aunque fuesen extranjeros, con independencia de lo establecido por las leyes al respecto, que para este caso quedaban anuladas, revocadas o suspendidas; la libertad de tripular los buques armados para el corso con la gente que les conviniera, de cualquier clase o estado, salvo la que ya estuviese en el real servicio; la facultad de conservar la artillería y los

demás pertrechos de guerra facilitados por los reales arsenales, según la Ordenanza de Corso de 1805, hasta su desarmo, sin devolverlos ni pagarlos hasta el término, salvo la pólvora consumida en los combates que se sostuvieran, lo que se haría en las dos terceras partes de su valor; el sueldo por entero de su clase, así como las recompensas que se considerasen justas y proporcionadas a todo oficial de la Real Armada, piloto u oficial de mar de la misma, que se dedicara a tal servicio en calidad de capitán o de armador de corsarios, sin imponérseles otras limitaciones o condiciones que las contenidas en la referida Ordenanza; y la de que las descargas de las presas que se efectuaran en los puertos se hicieran con la intervención de los ministros de la Real Hacienda, bajo las reglas establecidas, con el único fin de quedar constancia de la cantidad, calidad y procedencia de los objetos apresados (13). Después del apresamiento, y de la llegada del buque a puerto, se abría causa en el Tribunal de Marina correspondiente sobre declaración de buena o mala presa, previa audiencia de las partes, y con presencia del dictamen del auditor del departamento. En caso de dudas, desde la Capitanía General del departamento se remesaban los autos en consulta al Supremo Consejo del Almirantazgo.

En ocasiones, la acción resultaba negativa para el corsario, quien veía cómo su presa era declarada libre y él obligado a pagar las indemnizaciones correspondientes a los perjuicios causados por un apresamiento juzgado como improcedente. Así, por ejemplo, le ocurrió a José Baeza, capitán-armador del corsario místico español *Santo Cristo del Grao*, alias el *Feroz*, que capturó al bergantín sospechoso con bandera inglesa *Lady Warren*, el cual conducía cargamento de Buenos Aires y papeles con noticias de aquella capital.

Desde la mar, el 30 de agosto de 1816, el capitán corsario dio parte al comandante principal de Matricúlas del Departamento de Cádiz, informándole de que cruzando en la altura de la latitud norte de los 36 grados 30 minutos y la longitud de 2 grados 30 minutos occidental de Cádiz avistó una vela que, al forjar sobre ella, efectuó maniobras sospechosas; por lo que la inspección formalmente, hallando que su cargamento, formado por cueros y otros efectos, pertenecía a dos vecinos criollos de Buenos Aires: Tomás Ambrosio de Desica y Juan Facundo de Salas. A pesar de navegar con pabellón inglés para Gibraltar, el corsario detuvo el buque y lo envió al puerto de Cádiz con los papeles y documentos aprehendidos que legitimaban la presa para el procedimiento correspondiente; entre ellos, un escrito de puño y letra del expresado Desica que era un apunte de noticias sobre el Gobierno insurgente y del esta-

(13) *Decretos del Rey Don Fernando VII. Año tercero de su restitución al trono de las Españas. Se refieren todas las Reales Resoluciones Generales que se han expedido por los diferentes Ministerios y Consejos en todo el año de 1816. Por Don Fermín Martín de Balmaseda.* Madrid. Imprenta Real, 1819. Tomo tercero, pp. 58-60.

do de fuerza en que se hallaba (14). Baeza encontró, además, a bordo del bergantín un soldado español de Marina que trasbordó a su místico para presentarlo a las autoridades en su próxima arribada a Cádiz (15).

Junto a las facilidades proporcionadas por el Estado a los particulares españoles para que se armaran en corso contra la actividad insurrecta, se utilizaron otras fórmulas, tales como las de la reunión en convoyes y la constitución de cruceros de vigilancia por medio de buques guardacostas. Una actividad complementaria, de la que tenemos muy escasas noticias, es la relativa a las labores de inteligencia y contrainteligencia en los puertos.

Con relación a los convoyes, éste era el método deseable para cruzar el Atlántico, siendo escoltadas las embarcaciones mercantes por buques de guerra. Aún así, los problemas no se solventaban del todo, ya que en ocasiones quedaban descolgados algunos barcos poco veleros, que podían ser presas corsarias. De tal manera ocurrió con la embarcación mercante *Infanta de España María Francisca de Asís*, que fue apresada cerca de Cádiz. La *María Francisca* salió de La Habana el 28 de abril de 1821, en el convoy que iba con destino a los puertos de la Península, protegido por la fragata *Pronta*, comandada por el capitán de navío Joaquín Goñi, quedando muy a popa sin poderse reunir con él, siendo capturada por un corsario insurgente. El 10 de junio del mismo año, circuló un papel impreso con la declaración del teniente de navío José Vernacci, y la de otros pasajeros, con cargos al comandante de la *Pronta*. Formada averiguación sumaria, quedaron demostrados el celo, la conducta y el conocimiento del jefe del convoy, quien proporcionó su vela y maniobras a los buques de menor andar, siendo la embarcación mercante la que se separó (16).

La deseable formación de convoyes protegidos por fuerza militar era imposible la mayor parte de las veces ante la precaria situación de la Marina, al no existir unidades disponibles para poder escoltar. Como alternativa al convoy, se habilitaba algún buque con premura, al que se le ordenaba salir a esperar la llegada de los barcos mercantes procedentes de América y custodiarlos hasta puerto (17).

En la ciudad de Cádiz, el propio comercio creó una comisión de armamento, con el objeto de armar buques guardacostas para defenderse de los corsarios. Los mismos comerciantes armaron naves en corso según la Ordenanza, con el fin de efectuar reconocimientos y presas. Muy destacadas fueron las

(14) Por su interés, el documento se transcribe en su totalidad al final del artículo.

(15) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corsos y Presas, leg. 5.238.

(16) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Expediciones a Indias, leg. 70.

(17) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corsos y Presas. Varios asuntos, leg. 5.238.

actuaciones de los corsarios gaditanos en aguas del estrecho de Gibraltar, sobre todo en la inspección de las embarcaciones mercantes con bandera inglesa que se dirigían a la colonia británica procedentes de Buenos Aires. En caso de apresamiento, el fundamento legal del mismo se hallaba en que los buques transportaban mercancías propiedad de insurgentes hispanoamericanos. Fue usual que las detenciones se declarasen justas por el Tribunal de Presas, con arreglo al artículo 20 de la Ordenanza, y que se procediese a los juicios sumarios correspondientes según el artículo 13 de la misma, resultando quedar libres los buques y las partes de los cargamentos de propiedad inglesa, procediéndose a las descargas e inventarios de las cargas propiedad de los insurrectos (18).

Mas no limitaron sus navegaciones los corsarios de Cádiz a las aguas cercanas, pues llegaron allí donde estaban los intereses de su comercio, alcanzando las Antillas españolas. En aguas cercanas a Cuba y Puerto Rico reconocieron y apresaron embarcaciones de diversas banderas. Y algún apresamiento conllevó serios problemas diplomáticos, como el relacionado con el de la goleta holandesa *Gran María*, capturada por el corsario de Cádiz *San José*, alias el *Firme*, siendo su capitán el alférez de fragata graduado Bartolomé de Azpurúa. La goleta, perteneciente a Victor Blanc, súbdito del reino de los Países Bajos, había salido de Ríohacha con un cargamento de palo de Brasil y cueros, llegando a Aruba, donde cambió de capitán y partió el 26 de febrero de 1827, al mando de Robertus Lonis, rumbo a Santo Tomás. En su navegación, se encontró en la altura de la isla de Vieques con el bergantín español armado en corso, cuyo capitán la detuvo por considerar que sus papeles no estaban en la forma que debían, además de por ir artillada con un cañón de colisa y llevar otras armas, sin que tal armamento se hallase en el registro del buque. Con dotación de presa, fue conducida al fondeadero de Naguabo, en Puerto Rico, de donde logró fugarse al no haberse tomado las debidas precauciones, entretanto se estaba formando el sumario de ordenanza hasta declararse por buena presa. La goleta logró llegar a Curazao, desde donde el contralmirante gobernador holandés dirigió una durísima queja al comandante general de Puerto Rico, protestando a las autoridades españolas por lo que consideró una gravísima violación del derecho público y de su pabellón por el proceder del corsario español, reclamando los perjuicios inferidos a los propietarios del buque (19).

En ciertas ocasiones se dieron represas, como la ocurrida el 19 de junio de 1827. El bergantín-goleta español *Santiago*, alias *Perla*, había zarpado del

(18) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas. Asuntos particulares, leg. 5.238.

(19) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corsos y Presas, leg. 5.244.

puerto de Cádiz —a cuya matrícula pertenecía— para Levante, cargando palo para tinte y cascarilla de quina, siendo apresado en aguas de Málaga por el bergantín de guerra insurgente colombiano *Pichincha*, que lo había situado, fondeado, tras el monte de Gibraltar para después marinarlo a otro punto. Casualmente, se lo encontraron dos de las escampavías de la flotilla de Rentas de la Provincia, las cuales, protegidas de la niebla que se presentó, picaron sus cables y lo desabordaron en la playa de La Línea, frente a Torre Carboneras, de donde el bergantín insurgente se propuso sacarlo e inutilizarlo, para lo cual efectuó un fuego vivo, que evitaron las gentes de las mismas escampavías y las tropas que acudieron en auxilio de la guarnición de La Línea. Posteriormente, el buque represado fue llevado a la bahía de Algeciras.

Sobre las actividades de espionaje efectuadas en los puertos españoles de salida o de llegada, únicamente he encontrado una noticia de fecha temprana: el 24 de junio de 1817, el Gobierno ordenó al capitán general del Departamento de Marina de Cádiz y al gobernador de la ciudad que se efectuasen «las diligencias más exquisitas para averiguar las relaciones que hay en aquél puerto con los piratas, y que se proceda contra quienes resulte deberse hacer, procurándose a toda costa la aprehensión del francés espía de que se habla si es cierto que lo sea» (20).

El plan de Laborde para combatir el corso

Hallándose el entonces capitán de fragata Ángel Laborde de comandante del Apostadero de Puerto Cabello, se dirigió al secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, el 28 de mayo de 1821, analizando la modalidad de guerra marítima que, a la sazón, allí se llevaba a cabo. Del documento destaco lo siguiente (21):

- Hasta el momento, no había existido en aquellas regiones reunión de insurgentes de entidad ni estabilidad suficiente para emprender por sí mismos armamentos marítimos y poder costear sus gastos.

(20) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Corso y Presas. Varios asuntos, leg. 5.238.

(21) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. El Viso del Marqués. Expediciones a Indias, leg. 69. Laborde iniciaba su escrito, firmado a bordo de la fragata *Ligera*, en los términos siguientes: «En la triste y apurada situación en que me hallo, lleno de atenciones, en vísperas de carecer de todo recurso, con muy pocos o ningunos medios de obrar, espectador de eventos tan sorprendentes como inesperados, la ejecución me embarga el tiempo que necesitaría para someter a la sanción de V. E. ideas que creo conducentes al mejor servicio; sin embargo, haciendo distracción a mis afanes y sinsabores, paso a exponerle una que creo la más esencial, a contener a lo menos, por parte de la Marina, el torrente de fatales acontecimientos que nos amenazan».



Monumento fúnebre de Ángel Laborde (Cádiz, 1772-La Habana, 1834) en el Panteón de Marinos Ilustres, en el que se hallan depositados sus restos mortales.

— La incapacidad de los rebeldes había sido suplida por los extranjeros, quienes se habían entrometido en las disensiones políticas ajenas con una audacia que el autor calificaba de «inmoral», cubierta con banderas y patentes de insurgentes, para realizar actividades corsarias contra los españoles.

— Tales armamentos no eran sino especulaciones mercantiles, emprendidas por particulares que preferían esta modalidad de inversión económica a cualquier otra, por su rentabilidad.

— Los buques corsarios, por numerosos que fuesen, no pasaban de ser embarcaciones de escaso porte, pero sumamente veleras, que rara vez podían ser igualadas por las de

igual porte de la Armada nacional (22).

- La gran ventaja del corsario consistía en utilizar su fuerza cuando las encontraba inferiores, evitando los encuentros o huyendo en caso de fuerzas equilibradas o superiores.
- Las operaciones efectuadas en aquellos mares con los heterogéneos buques de guerra disponibles afectos al Apostadero, en persecución de los corsarios, no habían dado buenos resultados por el mayor andar de sus embarcaciones y la descoordinación de movimientos que produ-

(22) Recuérdese que Laborde escribe durante el Trienio Liberal.

- cían las diferencias de portes y aparejos de las corbetas, bergantines, goletas y pailebotes de la Marina.
- La mejor forma de acabar con los corsarios enemigos era eliminar la posibilidad de que capturasen buques del comercio; para ello proponía la protección mediante el sistema de convoyes (23).
 - Se convoyarían de Puerto Cabello a la Guaira, Santo Tomás y el norte de Puerto Rico, en las épocas oportunas, los buques del comercio de Tierra Firme. A su vez, Puerto Rico sería el lugar donde darían fondo los mercantes procedentes de la Península con destino a Costa Firme, para esperar la llegada de los buques del Apostadero de Puerto Cabello y que los tomaran bajo su escolta (24).
 - Se desistiría del empeño de perseguir determinantemente a los corsarios, salvo que en el curso de las navegaciones se presentase ocasión favorable. En tal caso, se dedicaría a la acción un buque de gran porte, o a lo más dos, una vez asegurado un mayor andar.

Papeleta de noticias hallada por el capitán del corsario místico español *Santo Cristo del Grao*, alias el *Feroz*, en el apresamiento del bergantín de bandera inglesa *Lady Warren*

Salí de Buenos Aires el 29 de junio con firme propósito de no volver a aquella desgraciada ciudad. La guerra civil es cada día mayor: Salta, Córdoba, La Rioja y Santa Fe se han separado de la capital. El Paraguay sigue independiente de Buenos Aires y Orientales. Artigas ocupa la banda oriental hasta Corrientes.

Es imponderable la pobreza de Buenos Aires; el comercio ha quedado en escombros; nada se vende, y menos se cobra, aún de las casas extranjeras que son las que únicamente tienen algún metálico. Los brazos van faltando visiblemente.

El general Ramírez tenía su cuartel general en Cotagaita, y las avanzadas de 3.000 hombres en Javi. El ejército de Buenos Aires de 2.000 hombres en Jujuy y Salta, pronto a verificar su retirada. San Martín seguía en Mendoza con 2.500 hombres, y últimamente pedía auxilios de tropa y toda clase de municiones, anunciando que el ejército de Chile debía hacer movimiento a la próxima apertura de la cordillera, en cuyo caso no podía oponer una resistencia.

(23) El marino español manifestaba que el mejor medio de contrarrestar los planes del enemigo era aquel que procuraba destruir sus fundamentos lo más eficazmente posible.

(24) Laborde conceptuaba que para esto le bastaba una fuerza compuesta por tres fragatas, no de las de mayor porte, pero sí de superior andar y buen estado de vida, como la *Diana*, la *Soledad* u otras semejantes, y dos o tres goletas, de poco porte, para aviso y servir de moscas a las fragatas.

En Buenos Aires quedaban mil hombres de tropa veterana, y 2.500 que había en San Nicolás de los Arroyos observando las tropas santafesinas, son todas las fuerzas disponibles para atender al Perú, Chile, y defensa de la capital.

El número de cívicos es considerable, pero entre éstos hay muchos mozos de educación, y algunos posibles, los cuales están cansados de sufrir por la decantada libertad de la Patria, y ansían cualquiera auxilio de la Península para manifestar libremente su opinión.

El Congreso de Tucumán ha nombrado de Director a Pueyrredón (25), pero los pueblos manifestaban mucho descontento de su elección.

Belgrano camina a tomar el mando del ejército de Jujuy por deposición de Rondeau.

Días antes de mi salida fondeó en balizas la fragata española Consecuencia apresada por uno de los corsarios de Brown, con cuya ocasión se dijo que otros varios barcos de este comercio habían sufrido igual mala suerte.

Las últimas noticias del Janeiro (algo atrasadas) anunciaban una expedición portuguesa de 5.000 hombres para hostilizar a Montevideo y toda la banda oriental.



(25) Pueyrredón