

DE MARCO, MIGUEL ÁNGEL. *Corsarios argentinos. Héroes del mar en la Independencia y la guerra con el Brasil*, Planeta, Buenos Aires, 2002, p. 15-27.

UN ANTIGUO MODO DE GUERREAR

Armados de mosquetes, pistolas y sables, piratas, bucaneros y filibusteros mostraban su ferocidad tanto en la tierra como en los mares.

A diferencia de los piratas, ladrones que se desplazaban por las aguas del mundo con el fin de robar y matar, los corsarios eran aventureros que al mando de barcos mercantes armados en guerra y con patente de sus respectivos gobiernos tenían por misión perseguir a aquellos forajidos o a las embarcaciones de países enemigos, con el fin de infligirles pérdidas militares y económicas. En no pocos casos, los comandantes y oficiales ostentaban jerarquías navales otorgadas para desarrollar sus campañas o adquiridas con anterioridad, circunstancia que les daba una cierta sujeción disciplinaria en el orden castrense. De hecho respondían a los respectivos Estados, gozaban de su respaldo legal y tenían que informar sobre sus operaciones y capturas. Del mismo modo, cuando no actuaban por sus propios medios, debían rendir cuentas a los armadores que les habían proporcionado los medios materiales con el fin de lanzarse al mar.

Para que la acción corsaria se desarrollara dentro de las reglas del derecho internacional o de gentes, debía concretarse en el marco de una guerra declarada y reconocida entre dos o más Estados, pues de lo contrario el ataque a un buque de bandera *amiga*, por más que quien lo efectuase poseyera las demás condiciones exigidas, no era otra cosa que piratería. Por otra parte, para configurar el carácter legítimo de la campaña, resultaba indispensable poseer carta patente emitida, sellada y firmada por autoridad competente de la nación cuya insignia enarbolaba la nave.

Rodríguez y Arguindeguy explican que “las embarcaciones enemigas constituían las *presas* del corso, que debían ser en principio remitidas a un puerto de la nación emisora de la patente, para ser allí juzgadas por un tribunal ad hoc (los Tribunales de Presas) para determinar si eran buenas o malas, es decir, si su captura se había hecho cumpliendo las reglas del corso, del Estado emisor de las patentes, normas que se entregaban junto a ésta y a la contrata, con la obligación de ser acatadas por los corsarios y sus armadores”.

A estos últimos les estaba reservado el riesgo del corso, pues tenían que proveer la nave en condiciones de zarpar, y en ciertos casos el mantenimiento y pago de la tripulación. Por lo general se determinaba que la retribución, alimentación, vestimenta y otras necesidades de los embarcados quedaban libradas a la posibilidad de hacer buenas presas. Por cierto, esa modalidad estaba llena de dificultades para los armadores y tripulantes, que en definitiva dependían del azar. Una condición indispensable para el éxito era avistar y abordar barcos en buen estado y de digno perfil marino, circunstancia que no solía escapar al primer golpe de vista de aquellos hombres habituados a navegar desde la niñez. Pero también era necesario acertar con el contenido de la carga, cosa difícil de determinar hasta que no se hacía la respectiva inspección, pacífica frente a una rendición sin resistencia, cruenta si el buque o sus eventuales naves de custodia empeñaban combate. Finalmente, resultaba ineludible obtener la aprobación del tribunal, no siempre acorde con los deseos de capitanes y armadores.

Remotos orígenes

La existencia de fuerzas armadas permanentes es un fenómeno relativamente reciente, que se vincula con el afianzamiento del Estado moderno. Después de la caída del Imperio romano, que contaba con aguerridos ejércitos y escuadras en sus inmensos dominios, los reinos europeos se valieron de las huestes mercenarias que combatían bajo determinada bandera, recibían una paga y se disolvían hasta que otro reclamara su concurso; también de corsarios que ponían sus buques al servicio de los que los necesitaban para castigar a sus adversarios en el mar.

En España, alcanzaron poder y privilegios durante la baja Edad Media los corsarios cantábricos, que prestaron ayuda a los monarcas católicos en su lucha contra los moros. No sólo recibieron grandes muestras de aprecio por parte de los reyes, sino que llegaron a firmar, como en el caso de las villas pesqueras de Cantabria, desde donde se organizaban las expediciones, tratados de paz con los ingleses, en los que se comprometían a no hacerles la guerra en el mar.

Francia institucionalizó el corso a través de una ordenanza de Carlos VI, fechada el 7 de diciembre de 1400, que fue complementada en 1534 por un edicto de Enrique III. Sus reyes tuvieron siempre como potenciales colaboradores a los corsarios, a punto tal que el célebre Francisco I, acosado por la presencia británica en Boulogne, le solicitó al fuerte armador Ango, de Dieppe, que le prestara una flota armada y equipada. Las fuerzas de Ango eran tan poderosas que, cuando Portugal capturó una de sus naves, bloqueó Lisboa y obligó a su gobierno a concederle una cuantiosa indemnización.

En aquel siglo se acentuó el proceso de consolidación de los Estados en los diferentes ramos de su competencia, y ello se tradujo también, lentamente, en la organización de tropas estables e incipientes escuadras, que sin embargo no excluyeron por completo la acción de mercenarios y corsarios. La carrera de los descubrimientos geográficos, que involucró a los principales países de Europa, estuvo aún, en buena medida, en manos de estos últimos, cualquiera fuera su graduación militar y significación social. El régimen jurídico que movió a los españoles, portugueses, franceses e ingleses no fue otro que el del corso, con cartas patentes para desplazarse por los mares, contratas que cumplir y un objetivo naval que a la par de descubrir llevaba implícito –en forma velada o a plena luz- el hecho de la conquista territorial para sus soberanos.

Las bulas papales del descubrimiento de las Indias occidentales –después denominadas América- habían dividido el mundo entre España y Portugal. Pero la sanción del Pontífice fue pronto puesta en entredicho por las naciones excluidas del reparto, que buscaron conquistar nuevas tierras por la audacia de los que se aventuraban a tocar lugares completamente desconocidos y por la acción bélica contra los asentamientos de los reinos ibéricos.

El resultado fue que se multiplicaron las asechanzas en el mar. A las amenazas propias de la naturaleza, pródiga en siniestros y enfermedades, se sumaron las vinculadas con la presencia cada vez mayor de buques de distinto porte y capacidad combativa, que jaqueaban las rutas comerciales y se enfrentaban con las naves de las respectivas armadas, siempre mejor organizadas tanto en su faz material como en la capacitación de los que las comandaban.

En el caso de España, se dispuso por real orden del 6 de julio de 1630 que ningún buque de guerra o mercante saliese para las Indias sin llevar la correspondiente artillería y armamento que le permitiera defenderse de los ataques adversarios. Los transgresores debían sufrir severas penas, además de la prohibición de navegar, cuyo cumplimiento tenía que ser controlado por los respectivos juzgados de Sevilla y Cádiz.

Perros y mendigos del mar, piratas, filibusteros, bucaneros y “barrenderos” de los océanos

Los 52 años transcurridos entre 1569 y 1621 marcaron el apogeo de la piratería de apoyo estatal. Las posesiones españolas sufrieron un sostenido acoso por parte de los aventureros ingleses y holandeses: perros de mar, por su inextinguible ferocidad y su capacidad para asegurar su presa; mendigos del mar, así llamados por no tener patria donde asentarse; piratas y filibusteros, instigados y protegidos, respectivamente, por su monarquía y por el gobierno rebelde de Holanda, remiso a integrarse a la corona de España. La primera fase se caracterizó por la corsopiratería, pues las autoridades británicas expidieron patentes para atacar las plazas indianas sin mediar declaración de guerra, mientras los flamencos recibieron los mismos permisos de su gobierno. Pero la lucha abierta entre ambos países permitió que Inglaterra diera a sus piratas el *status* de corsarios. Otro tanto ocurrió con los holandeses a partir de 1609, cuando se estableció la Tregua de los Doce Años, que en la práctica significó el reconocimiento de las Provincias Holandesas.

La paz anglo-española de 1604 detuvo las incursiones de los marinos de Albión, pero no ocurrió lo mismo con los flamencos, que si habían reducido la intensidad de sus incursiones durante la tregua, se aprestaron a un ataque general contra las posesiones españolas en América.

Los corsopiratas ingleses contaron con el apoyo de la monarquía, de la burguesía mercantil y hasta de la nobleza, y se dio a sus campañas el carácter de verdaderas epopeyas nacionales. Las naves presentaban notables innovaciones en materia de ingeniería naval y contaban con excelente armamento. Además, reinaba a bordo una inquebrantable disciplina y un profesionalismo precursores de la marina de guerra inglesa. Ésta aprovechó las experiencias de individuos considerados socialmente como héroes dignos de imitación cuando en realidad eran sangrientos capitanes, oficiales y marineros cuya única sujeción estaba, y hasta cierto punto, en la monarquía.

Francis Drake, nacido hacia 1540 cerca de Tavistock, en el condado de Devon, logró comandar su propia nave a los 27 años, y formar parte de la escuadra que a las órdenes de su pariente el corsario John Hawkins, algo mayor que él, se ocupaba del inhumano pero lucrativo tráfico de esclavos. Al llegar al golfo de México, los buques de guerra españoles hundieron dos de las naves. Pero ambos marinos continuaron con sus provechosas expediciones de saqueo contra los puertos del Caribe. Hawkins fingió traicionar a la reina Isabel para obtener información sobre una futura invasión española a Gran Bretaña. Su gesto le ganó la gratitud de la soberana y un escaño en el Parlamento. Definitivamente aceptado por la nobleza, dejó por unos años su existencia aventurera con el fin de colaborar en la organización de la armada inglesa para la guerra contra España. Fue designado almirante y contribuyó a la derrota de la Armada Invencible, de la que tanto se enorgullecía Felipe II, en cuyos dominios “no se ponía el sol”. Hawkins fue premiado con el título de caballero.

Mientras tanto, Drake, enviado secretamente por la reina como comandante de una expedición que debía golpear y saquear las colonias españolas de la costa del Pacífico (1577), pudo cruzar el Atlántico pero perdió dos de sus cinco naves en el estuario del Río de la Plata, sin lograr acercarse a sus riberas. Con los tres buques restantes, cruzó al Pacífico por el Estrecho de Magallanes. Pero tuvo la mala fortuna de perder otro velero en la tormenta y uno más que regresó a Inglaterra. Sólo le quedaba su nave insignia, la *Golden Hind*, con la que se atrevió a saquear Valparaíso y otros puertos españoles. Sus corsarios enfermaban por el mal estado de la comida y el agua y por las pésimas condiciones de higiene a bordo. Aun así continuó su viaje, penetró para reparar su castigado bajel en lo que hoy se conoce como bahía de Drake, al norte de la actual San Francisco, California, y tomó posesión de esas tierras en nombre de Isabel I, dándoles el nombre de Nueva Albión. Luego de llegar a las Molucas y de tocar las islas de Célebes y Java, Indonesia, bordeó el cabo de Buena Esperanza por el extremo meridional de África y regresó triunfalmente a su patria en 1580. Fue aclamado como el primer inglés que circunnavegó el mundo, pues sólo lo había precedido el español Juan Sebastián de Elcano. La reina no tuvo a menos acercarse con un gran séquito al puerto de Londres para concederle el nombramiento de *sir* a bordo de la *Golden Hind*. Había traído grandes tesoros y una apreciable carga de especias cuya venta compartió con sus subordinados y con la corona.

Drake realizó nuevas expediciones, luego de ocupar un sitio en el Parlamento, y fue nombrado vicealmirante de la flota que venció a la Armada Invencible. Pero fracasó en la misión de terminar con lo que quedaba de ella. También lo cubrió la adversidad en una expedición sobre las Indias Occidentales que le encomendó la reina. Como Hawkins, que había vuelto a sus correrías marítimas, murió de disentería en el Caribe, y al igual que él su cuerpo halló sepultura en las profundidades del mar.

Richard Hawkins, único hijo de aquél, también se destacó, a partir de 1592, por sus aventuras corsopiráticas y sus ataques en las costas del Pacífico. Su nave fue capturada por dos buques españoles tras haber saqueado Valparaíso. Cargado de cadenas, fue remitido primero a Lima y después a España. Recién pudo ser rescatado en 1602. Al llegar a su tierra fue objeto de grandes distinciones: se lo nombró miembro del Parlamento y recibió el título de *sir* y los despachos de vicealmirante de Devonshire.

Otro célebre navegante y bucanero fue Thomas Cavendish, nacido hacia 1560 y fallecido cuando contaba poco más de treinta años. Fue el tercero en circunnavegar el globo terráqueo, y en su periplo fundó Puerto Deseado, en el actual territorio argentino. Cruzó el Estrecho de Magallanes y llegó hasta las costas de California, cuyas poblaciones saqueó. El viaje duró en total dos años y cincuenta días. Quien

había asolado con su despiadada tripulación aquellas latitudes, murió cuando se aprestaba a dar su segunda vuelta al mundo.

Unas décadas más tarde hizo su aparición el arquetipo del bucanero inglés: John Henry Morgan. Según ciertas versiones, fue secuestrado en Bristol cuando era niño y vendido como sirviente en la isla de Barbados. Más adelante consiguió llegar a Jamaica, donde se unió a los bucaneros y logró capitanear su propio buque. El gobernador de esa isla le pidió que mantuviera las hostilidades con los españoles, por lo que Morgan tomó y saqueó asentamientos en Cuba, Panamá y Venezuela. En 1672, a pedido de España, con la que Inglaterra estaba oficialmente en paz, fue enviado a Londres y encerrado en su lúgubre Torre como responsable de la destrucción de Panamá, reconocida como la acción más notable realizada por un pirata. El rey Carlos II quiso premiar su lealtad y le concedió el título de *sir* a la vez que lo nombró vicegobernador de Jamaica.

También los franceses se sumaron a aquel abigarrado conjunto de hombres y embarcaciones que dominaban el Atlántico, el Pacífico y el Caribe. Tan temible presencia dio lugar al nacimiento de nuevos vocablos, como *filibusteros* –posiblemente del inglés *freebooter*, merodeador, o del nombre que en el siglo XVI daban los holandeses a sus rápidos buques: *Vlieboote* –y bucaneros- neologismo nacido en el Caribe, del francés *boucanier*, por tratarse de criminales que para su alimento a bordo ahumaban la carne de cerdos salvajes de las Antillas-, eufemismos ambos para encubrir o no utilizar el término justo de “piratas” que asolaban las posesiones y las flotas de galeones, especialmente las castellanas.

Protección contra corsarios y piratas

Si los corsarios y piratas podían considerarse dueños casi absolutos de los mares, más allá de la legitimidad de su accionar, el advenimiento de diferentes compañías marítimas, empresas comerciales por acciones dedicadas a la exploración, conquista, dominio político, transporte y explotación de distintas áreas o colonias, que contaban con el apoyo irrestricto de los Estados bajo cuyo pabellón actuaban, modificó la relación de fuerzas y les impuso serias restricciones. Esto a pesar, o quizá por ello, de que las nuevas empresas se basaban, en su constitución, en el concepto del corso y mercancías.

La confluencia de intereses de los particulares que adquirían papeles en las compañías y eran muy celosos del destino que se daba a su dinero y de las ganancias que podían percibir, y de los respectivos gobiernos preocupados en obtener recursos y a la vez de ampliar por ese medio su dominio en las aguas, hizo que se pusiera especial cuidado en la construcción de los buques. Debían ser de gran porte, estar dotados de suficientes piezas de artillería y contar con una numerosa y avezada tripulación además de tropas embarcadas, con el fin de repeler los ataques de toda nave que se les acercase en son de guerra, se tratara de bajeles corsarios o de barcos enemigos.

Las principales compañías fueron la de las Indias Occidentales, cuya principal sede se hallaba en Londres; la Holandesa de las Indias occidentales, con casa central en Amsterdam, la de las Islas de América que tenía por asiento los puertos de Francia, y la de las Indias Orientales, ubicada en Dinamarca.

Nueva York, originariamente propiedad de la Compañía Holandesa, que le dio a la isla de Manhattan el nombre de Nueva Amsterdam; Martinica, Dominicana, Saint Thomas, Miquelon y Guadalupe, entre otras en el Caribe; Surinam y Guayana en la parte septentrional de Sudamérica; y Guinea y Angola, constituyeron asentamientos y enclaves desde los cuales cada país llevó adelante con posterioridad sus campañas y guerras.

Pingües ganancias de la actividad corsaria

Pero si la aparición de las compañías constituyó un obstáculo para los buques corsarios de banderas contrarias, no logró frenar su presencia, sus hazañas desde el punto de vista de la lucha en el mar ni sus enormes éxitos materiales. En la guerra librada entre Gran Bretaña y Francia, que concluyó en 1697 con la Paz de Ryswick, los corsarios al servicio de la segunda tomaron más de 4.200 embarcaciones inglesas. Tamaña cantidad generó la aparición de verdaderas asociaciones de capitalistas dedicadas a la

tarea de armar naves corsarias. También durante el mismo conflicto bélico, el francés Jean Bart rompió el bloqueo de Dunkerque, a cargo de barcos ingleses y holandeses, y capturó, entre otras presas, naves cargadas de grano, que al ser vendido bajó el precio del cereal en su país.

En la parte austral de Sudamérica, su compatriota Duguay Trouin materializó su expedición sobre Río de Janeiro, como resultado de la cual capturó más de 300 buques mercantes y 20 navíos de guerra.

La piratería concluyó hacia 1722, luego de la firma del Tratado de Utrech, porque Inglaterra se convirtió en su enemiga luego de haber logrado prósperas colonias en América, y lanzó toda su flota contra los que la practicaban, secundada por Francia y España. Los feroces capitanes fueron capturados uno por uno, tras arriar sus negras banderas, imposibilitados de contar con bases de aprovisionamiento y constantemente hostigados por los grandes buques de guerra.

En cambio, los corsarios mantuvieron su presencia, en el caso de España como auxiliares de la Real Armada en la defensa de su dilatado imperio ultramarino, y en otros para apoyar a sus respectivos países en las luchas libradas a lo largo del siglo XVIII.

La guerra de independencia de las colonias norteamericanas

En el siglo de las grandes expediciones geográficas, en que paralelamente a las naves de guerra que circulaban por los océanos enfilaban sus proas hacia los puntos más recónditos los buques destinados a conducir sabios marinos y naturalistas dispuestos a ampliar los conocimientos del hombre, en la centuria bien denominada de las Luces, se producirían dos grandes revoluciones que cambiarían el curso de la humanidad: la de las colonias inglesas de América del Norte y la ocurrida en Francia para derrocar a los Borbones e imponer a sangre y fuego los preceptos de *fraternidad, libertad e igualdad*.

Una vez más, el corso se convertiría en importante elemento de lucha naval, y en el caso del Nuevo Continente, sería puesto al servicio del ideario independentista que años más tarde justificaría su presencia en el resto de América.

En la primera etapa de la guerra de las colonias contra la metrópoli inglesa (1774-1783), a la que puso fin la Paz de Versailles, el grueso de las operaciones navales estuvieron a cargo de las armadas británica y francesa, esta última en respaldo del alzamiento, que contó con el apoyo de ilustres soldados de la República, como Lafayette. Pero además, los corsarios franceses tomaron miles de presas a partir de 1793.

Cuando en 1812 volvió a encenderse la lucha entre Gran Bretaña y los Estados Unidos de América, éstos contaban no sólo con una respetable armada sino con gran cantidad de barcos corsarios a su servicio, estimados en más de 500, los que infligieron pérdidas de consideración al comercio inglés, pues capturaron no menos de 1.700 buques mercantes.

Corsarios en el Río de la Plata

Desde fines del siglo XVI, llegaron al extremo del mundo que era el Plata corsarios ingleses y franceses como los citados Drake, Richard Hawkins y Cavendish. Lo hizo a fines de 1719 el francés Esteban Moreau, que asoló la costa este del Río de la Plata y llegó a asentarse en tierra con el propósito de abastecerse de víveres para operar. Pero el gobernador Bruno Mauricio de Zabala destruyó el asiento. El corsario procuró entonces atacar Buenos Aires y fue muerto en combate el 25 de mayo de 1720.

La cambiante situación europea de fines de siglo, en la que España combatió y se alió repetidas veces con Francia, hizo que corsarios franceses visitaran a fines del XVIII el puerto de Buenos Aires en busca de ayuda para sus naves y tripulaciones. Las autoridades se la prestaron con recelo, no obstante lo cual procuraron vender mercaderías o embarcaciones apresadas.

También se produjo la llegada del aventurero británico John Mac Namara, quien en 1762 intentó lo que Enrique M. Barba denomina “la primera invasión inglesa”. Al navío y la fragata fletados desde su país, bien armados y con mercancías por valor de 40.000 libras que pensaba vender una vez tomada Buenos Aires, se agregaron otro navío, una fragata y seis bergantines de los aliados portugueses. La fuerza naval privada montaba 250 cañones, 600 marineros y 1.200 hombres de desembarco.

Cuando avistaron el Plata, en la primera semana de diciembre de ese año, Mac Namara se enteró de la toma de la Colonia del Sacramento por las fuerzas al mando del general Pedro de Cevallos, que había ocurrido el 29 de septiembre de 1762. El jefe español había reforzado las defensas de la ciudad, de igual manera que las de Montevideo y Buenos Aires y de la isla de San Gabriel.

El corsario inglés no se arredró e inició el ataque a Colonia en la mañana del 6 de enero de 1763, bombardeándola durante todo el día. Pero al anochecer, certeros disparos incendiaron el *Lord Clive*, insignia de Mac Namara, quien murió con 50 hombres al volar los depósitos de municiones. Otros 300 hombres resultaron ahogados. Las únicas pérdidas de los defensores fueron un teniente, tres indios y un negro, que servían las piezas de artillería.

Toda esta situación determinó la existencia de corsarios fluviales y hasta marítimos de bandera española, armados en Buenos Aires, Montevideo y la Colonia del Sacramento.

Por su parte, años más tarde, el Real Consulado de Buenos Aires, creado el 30 de enero de 1794 y puesto en marcha cuatro meses después, impulsó el armado de naves corsarias para proteger las comunicaciones y puertos.

El Apostadero Naval de Montevideo no era ajeno a la creciente decadencia de la Real Armada, y sus buques distaban de estar en condiciones de cumplir eficazmente con su cometido. De ahí que la institución consular, cuyo secretario era el ilustrado y activo Manuel Belgrano, comprendiera la necesidad de fletar cuanto antes los bajeles que pudiera conseguir para cumplir con dicho servicio. Fijó una nueva tasa de carácter provisional para afrontar los gastos, indultó a los desertores de marina que se presentaran voluntariamente para integrar las tripulaciones y constituyó una Comisión de Corsarios, a cargo del cónsul Domingo de Igarzábal, a quien enseguida reemplazó Belgrano.

La mayor parte de las naves fletadas con intervención del consulado fueron de porte medio o menor: bergantines, goletas y sumacas.

Se conoce en detalle la campaña del bergantín *San Francisco Xavier*, alias *El Buenos Aires*, propiedad de esa corporación, que el 12 de octubre de 1801 apresó el bergantín *Pilar*, la sumaca *Santísimo Sacramento* y *Ánimas* y el pailebote *San Juan Bautista*, los tres de bandera portuguesa, con muertos y heridos de ambas partes. El secretario Belgrano hizo un cumplido elogio del comandante, capitán Juan Bautista Egaña, ante las autoridades de la Real Armada; destacó su “valor y buena dirección” y subrayó que “ha arrollado al enemigo con unas fuerzas tan de poca consideración”. Le parecía justo que se le concediesen “honores de teniente de fragata o lo más que tuviese a bien, e igualmente se le presentará un sable con su cinturón a nombre de este Real Consulado, con puño de oro y las armas de este mismo Cuerpo, con la inscripción correspondiente que en todo tiempo acredite su valor y pericia”.