



**EL RIO DE LA PLATA Y LA REGION CANARIA
CORSO, ECONOMIA Y POLITICA
EN LAS GUERRAS DE LA EMANCIPACION**

HERNAN ASDRUBAL SILVA

La cuestión del corso y de las luchas marítimas, debe ocupar un lugar destacado en el estudio de los diversos aspectos que concurren a configurar el proceso revolucionario hispanoamericano.

Tanto desde el punto de vista estrictamente militar, como desde el económico, político y aun psicológico, la acción de marinos puestos al servicio de los nuevos estados, tuvo una incidencia que no debe ser desatendida si se pretende lograr una visión totalizadora del movimiento emancipador. Como señala el admirante Laurio H. Destéfani, no sería correcto presentar genéricamente a los corsarios bajo tintes idealistas y románticos, al estilo de Lord Byron, pero sí señalar los alcances de una acción que, movida por diversas motivaciones -entre las que el lucro y la sed de aventuras juegan roles fundamentales- adquiere singular importancia para la consecución de los reales ideales revolucionarios.

Si para el mantenimiento de las posesiones americanas era fundamental el poderío naval español, para el triunfo de las armas patriotas era definitivo poder controlarlo, deteriorarlo y en la medida de las posibilidades destruirlo. Tal acción fue primordial para las Provincias Unidas del Río de la Plata, cuya situación geográfica en el extremo sur la hacía depender, en alto grado, de las vinculaciones marítimas. De allí la significación relevante que adquiere el corso bajo nuestra bandera en los diversos mares del mundo, y en particular, en el caso que nos ocupa, en la región que reconoce como centro importante del tráfico al archipiélago canario. Si bien es difícil determinar la cantidad de barcos que actuaron sobre esta región, la mayor parte de los que levantaron su pabellón frente a Cádiz, hicieron incursiones en aguas de Tenerife y de las islas de Cabo Verde.

A los problemas estrictamente militares, se sumaron los derivados de la intercepción del comercio, el apresamiento y destrucción de navíos, la toma



de prisioneros, la apropiación de importante correspondencia, la difusión de proclamas revolucionarias, etc. Acciones éstas que, en alto grado, contribuyeron a solidificar y respaldar las luchas libradas en los terrenos americanos y a facilitar el desenvolvimiento de los nuevos estados. No faltando incluso oportunidades en que, a través de extranjeros, y en una aparente contradicción, se mantuvieran ciertos nexos comerciales con las Canarias pese a las limitaciones impuestas por la contienda.

Con anterioridad a 1815 se había autorizado el corso en el Río de la Plata y sus afluentes, que fue puesto también en vigencia por los realistas de Montevideo (Vigodet y Elío). Sin embargo, la actividad corsaria de ultramar recién tendrá sus primeros atisbos en 1814 y su expansión efectiva a partir de 1815.

Al crucero poco feliz del catalán Juan Antonio Toll, que zarpara en septiembre de 1814 hacia el Océano Indico y a la autorización dada al norteamericano George de Sonntag, «coronel de caballería al servicio del Zar de Rusia» -posiblemente nunca puesta en práctica-, le siguió una verdadera avalancha de solicitudes de patentes. Ya a Sonntag se le habían otorgado cinco acreditaciones en blanco, actitud que fue muy común y consecuentemente conspira contra la exactitud del análisis cuantitativo del corso. Pero por sobre éstas, quien ha sido considerado como pionero en la acción corsaria es David Jewett. A éste, también norteamericano como muchos de los corsarios puestos al servicio de las Provincias Unidas, el 23 de junio de 1815 se le otorgaba la que -según Lewis Winkler Bealer- fue la primera patente realmente puesta en ejercicio. Esta era seguida por la dada a Thomas Taylor el 17 de julio de 1815, quien, al igual de Jewett, actuará en la zona que nos ocupa.

En realidad, no hubo un sistema definido hasta 1816 en que el Director Supremo, Juan Martín de Pueyrredón, dictara un *Reglamento Provisional del Corso*, que fuera a su vez suplantado por el Código más amplio y detallado del 15 de mayo de 1817. Sin embargo, la falta de una reglamentación propia, no significó el desentendimiento en los procedimientos, ya que además de las instrucciones dadas a los corsarios, se mantuvo la vigencia de la *Ordenanza del Corso de 1801*.

En la «contrata» destinada a caracterizar el armado del navío se establecía taxativamente que: «Los comandantes y demás de este corsario quedarán sujetos al cumplimiento de la ordenanza del corso del año de mil ochocientos uno que se le acompañará, no quedando el Gobierno responsable al cumpli-



miento del artículo séptimo, capítulo primero de dicha ordenanza, ni a los que salen de los límites de él»¹. Esta actitud por parte del Gobierno de las Provincias Unidas fue muy importante, ya que procuró controlar una actividad que por su naturaleza era muy proclive al desvío y a la caída en la piratería. Incluso no falta ocasión en que las mismas autoridades declararían como pirata al contraventor.

Muchos de nuestros corsarios cumplieron su cometido con verdadero apego a la letra y al espíritu de las reglamentaciones dictadas desde Buenos Aires; aun a costa, en alguna oportunidad, de problemas y motines en la tripulación, o de la pérdida de las ganancias por ser considerados sus botines como «malas presas».

El problema que debieron enfrentar las autoridades revolucionarias en el campo marítimo, fue el de la falta de posibilidades para armar adecuadamente escuadras nacionales. De ahí que el sistema de corso les proporcionara buenos resultados. A los navíos armados en Buenos Aires, pronto se sumaron los reclutados en los Estados Unidos. Allí existían marineros con experiencia en este tipo de lides y consecuentemente interesados en prestar servicios bajo las banderas de las naciones hispanoamericanas. Aquello no era de extrañar, ya que alrededor de medio millar de corsarios, que lograran más de 1.300 presas, habían participado en la última guerra contra Inglaterra. Así se sumaba a la experiencia personal, la disposición de naves inactivas que podrían aprovechar la apertura que les proporcionaba la guerra desatada contra España. A las posibilidades económicas, se sumaron justificativos idealistas que, al menos en las declaraciones, mostraban el interés por lograr que las posesiones hispanas se independizaran efectivamente como lo habían logrado los Estados Unidos.

Baltimore se constituyó en el centro de esta acción, aunque otros puertos como Norfolk, Charleston y Savannah también fueron base de la actuación corsaria. Para esto se hicieron diversos tipos de negociaciones. Muchas patentes fueron enviadas a los Estados Unidos. Algunas iban totalmente en blanco, aunque gran parte registraba el nombre de los buques. De allí las denominaciones criollas dadas a naves corsarias que se hacían a la mar directamente desde la Unión, sin arribar a su patria de adopción.

El peso de la actuación de los corsarios norteamericanos al servicio de Buenos Aires sobre las naves españolas fue enorme, siendo interesante con-

1. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, X-5-1-5. *Nota:* El artículo 7° se refería a los «Premios señalados por las presas y prisioneros que se hicieren».



signar algunos datos del estudio efectuado por Theodore S. Currier: «El análisis de las importantes comunicaciones de los ministros españoles ante el gobierno de Washington, desde el 5 de septiembre de 1815 hasta el 9 de marzo de 1822, revela plenamente el lugar que el corso y la piratería tenían en las relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos en este período.

Comunicaciones que no mencionaban ni el corso ni la piratería	8
Comunicaciones mencionándolos, pero no especificando los países . . .	7
Comunicaciones mencionándolos y especificando los países pero no incluyendo a Buenos Aires.	3
Comunicaciones mencionándolos y especificando los países e incluyendo a Buenos Aires.	2
Comunicaciones referentes a Buenos Aires principalmente	19
Comunicaciones referentes al corso y las piraterías, principalmente, pero no especificando determinados países.	7
Comunicaciones totales.	46» ²

Sin duda, el problema causado por los corsarios de Buenos Aires fue de singular magnitud y determinó que una gran parte de los esfuerzos diplomáticos se volcaran en su contra. Presiones estas, que sumadas a las de otros países y a las de sectores internos de la Unión, no dejaron de causar problemas a funcionarios, empresas y capitanes. En los cenáculos políticos, como en la prensa y en los tribunales encargados de juzgar denuncias contra corsarios o la validez de las presas, emergieron con claridad las posiciones tomadas con respecto al sistema. En tanto, muchos de estos corsarios actuaban en el Caribe, sobre las costas de Cádiz y en la ruta de las Canarias, haciendo gala de su veteranía en la guerra de 1812.

Las patentes enviadas hacia los Estados Unidos rápidamente se incrementaron. Thomas Taylor llevó varias a comienzos de 1816 y otras importantes cantidades fueron dirigidas a Manuel Hermenegildo de Aguirre, Cónsul de las Provincias Unidas ante al gobierno de Washington y a su sucesor, David C. De Forest, antiguo comerciante norteamericano que ya había res-paldado armamentos en Buenos Aires.

2. CURRIER. Theodore S.: *Los corsarios del Río de la Plata*. Facultad de Filosofía y Letras. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas. Número XLV U.B.A. Buenos Aires, 1929, pág. 46.



Cabe agregar que, aunque en menor medida, también en Gran Bretaña y en Francia se armaron algunos barcos corsarios, aunque las restricciones impuestas por ambos estados conspiraron contra su desarrollo.

Uno de los primeros barcos de Baltimore que pasó al servicio de Buenos Aires y que actuó en la zona de Canarias fue *El Santafecino*. Nave que también tuvo el «privilegio» de ser la primera que fue afectada por problemas en los tribunales de la Unión, despertando agrias polémicas en la prensa norteamericana. *El Santafecino* era el antiguo *Romp*, del tipo escuna (goleta), que había servido como corsario en la guerra contra Inglaterra de 1812. Fue adquirido por Thomas Taylor en marzo de 1816, luego de su llegada a los Estados Unidos y puesto bajo el mando de un oficial naval, el capitán Squire Fisk. Con una tripulación de alrededor de 80 hombres y 8 cañones de a 12, se daba a la vela luego de completar su armamento en Norfolk.

Bajo el nombre original de *Romp* y el destino ficticio de Buenos Aires, había dejado las costas de la Unión; pero, una vez en alta mar trocó su denominación por la de *Santafecino*, echó al vuelo la bandera de las Provincias Unidas que aseguró con cañonazos y dirigió su rumbo hacia las costas españolas. Frente a Cádiz hacía sus primeras armas, y entre Canarias y Madeira capturaba también un pequeño buque cuya carga ascendía a más de 20.000 dólares.

Ya para ese entonces comenzaron a hacerse sentir las presiones impuestas por los corsarios. Las quejas y preocupaciones del archipiélago no se hicieron esperar. Una noticia de julio de 1816, publicada en el *Courier* del 21 de septiembre de ese año, señalaba: «Barcos independientes rodean nuestras costas. Los corsarios Sud Americanos merodeaban en las proximidades de Canarias». Y luego se agregaba un concepto más taxativo: «Han arruinado completamente allí el comercio español»³.

De ahí en adelante muchos barcos corsarios con bandera de las Provincias Unidas surcaron las aguas de la «ruta de Canarias» efectuando todo tipo de operaciones; pudiéndose destacar entre ellos:

La goleta *Congreso* (ex *Orb* de la guerra de 1812), construida en Baltimore (Maryland) y armada en corso por David De Forest. Con una tripulación compuesta por unos 90 hombres y con 5 cañones de a 18, bajo la conducción de José Joaquín de Almeyda (también llamado Almida).

3. COURIER, Londres, 21 de septiembre de 1816. Según BEALER, Lewis Winkler: *Los corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia (1815-1821)*. Facultad de Filosofía y Letras. Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas. Número LXXII. U.B.A. Buenos Aires, 1937, pág. 101.



El bergantín *Tupac-Amaru* (ex brick *Regent* de la guerra de 1812 y ex *Creola*), alistado en Baltimore con patente solicitada por David De Forest. Con una tripulación de 105 hombres y 12 cañones de a 18, navegó bajo el comando de Marcena Morson.

Goleta y luego bergantín-goleta *Mangoré* (alias Pueyrredón, ex *Swift* de la guerra de 1812). En la isla de Haití adoptó la denominación de *Mangoré* al enarbolar el pabellón argentino. También era armada por David de Forest, bajo el mando de Diego Barnes efectuó sus operaciones con 120 hombres de tripulación y una artillería compuesta por 14 cañones de gran calibre.

Independencia del Sur, bergantín que algunas veces está registrado como corbeta (ex *Mamouth* de la guerra de 1812). Comprado por su capitán Diego Chayter y armado por Adan Guy. Contó a su bordo con 140 hombres y un armamento de 14 cañones de a 18 y uno de a 24.

Fragata *Vigilancia*, posiblemente de origen español, tomada como presa en Montevideo en 1814. Armada en el puerto de Buenos Aires por Adan Guy, con 120 tripulantes y 16 cañones de a 18 efectuó sus misiones bajo la conducción del capitán Jorge Ross.

Corbeta *Unión del Sur*, registrada en muchas oportunidades como *Unión*. Construida en Baltimore, fue armada por Juan Pedro Aguirre y puesta en un principio bajo la conducción de Clemente Cathele o Calhell. Luego de arribar a Buenos Aires en junio de 1817, se hizo cargo del comando Juan Brown, con quien operó sobre la región de Canarias. Contaba con una tripulación de 81 hombres y 12 cañones de a 18.

Bergantín *Patriota* (ex *Fourt of July*) fue comprado por su armador y capitán Thomas Taylor. Llevó a bordo 140 hombres de tripulación y un armamento compuesto por 12 cañones de a 12 -6 por borda- y un cañón de a 32, en coliza.

Bergantín *Río de la Plata*, supuestamente de origen español, armado por Juan Higinbothom en la Ensenada de Barragán (Buenos Aires). Fue comandado primero por Hugo Davey y luego por Martín Suvet Davey. Llevaba una tripulación de 130 hombres y 18 cañones de a 18.

Goleta *Tucumán*, construida posiblemente en Nueva Orleans, fue adquirida y armada por David De Forest en aquel puerto. Comandada por Jorge Wilson, llevaba 100 hombres de tripulación y una artillería de 5 cañones de a 12.

Goleta *Buenos Aires* (ex *Davey*), construida en Baltimore como bergantín y transformado luego su aparejo. Armada por Guillermo Patricio Ford, fue



confiado su mando a Juan Dieter (Dester o Diefor). Llevaba a su bordo 100 tripulantes y 10 cañones de a 18.

Fragata *Heroína*, había sido francesa bajo el nombre de *Braac*, adquirida y armada por Patricio Lynch. El alistamiento se concretó en Buenos Aires, pudiendo llevar entre 190 y 200 hombres y un armamento de 34 cañones. Su comando fue ejercido por el famoso David Jewett, que luego fue relevado por Guillermo D. Mason.

Así como se debió recurrir a los extranjeros para el comando de las naves, por lo general una situación similar se dio con respecto a la tripulación. Como se habrá podido observar en la caracterización de los buques corsarios, el número de hombres de cada uno de ellos era alto y, consecuentemente, no fue siempre fácil reclutar adecuadas tripulaciones. Tanto por los lugares de armado, como por la preparación marinera, predominó el elemento anglosajón; aunque justo es decirlo, no faltó la presencia de criollos en algunas de aquellas naves.

En un comienzo, particularmente en los Estados Unidos, la disponibilidad de marineros era grande; pero, a medida que se fueron ampliando las operaciones, incrementándose el número de patentes y desgastándose el personal por las contingencias del conflicto, fue más difícil el alistamiento. Esta situación se hizo aun más complicada cuando los barcos se armaron o completaron la dotación en Buenos Aires, debiéndose recurrir incluso a presidiarios, tal como consta en la documentación de la época. «Los barcos americanos e ingleses que vienen a este Río de la Plata -señala Brackenridge en su informe- al presente están expuestos al serio inconveniente de la desertión de sus tripulantes para incorporarse al corso»⁴.

Además, tanto las condiciones de a bordo, como la numerosa tripulación necesaria para las empresas, conspiraban contra el espíritu imperante. Las largas navegaciones, muchas veces con alimentación deficiente, aguas contaminadas en las pipas, escasez de víveres frescos, etc., traía consigo terribles enfermedades como el escorbuto o el tifus que diezaban a la tripulación; agregándose a esto actitudes díscolas que en diversas oportunidades concluyeron en motines.

Aun en las navegaciones normales, los enfrentamientos y los transbor-

4. BRACKENRIDGE, E.M.: *La Independencia Argentina. Viaje a la América del Sur hecho por orden del Gobierno Americano en los años 1817 y 1818 en la fragata «Congress»*. Buenos Aires. Talleres Gráficos Argentinos, L.J. Rosso, (1927), pág. 234.



dos para el envío de las presas a destino afectaron al número de tripulantes; sin contar las desertiones y el armado de naves capturadas en alta mar. Incluso, cuando se trató de buscar amparo y ayuda en puertos neutrales, se impusieron restricciones para el reclutamiento. Tal el caso de la entrada, en septiembre de 1818, de la fragata *Vigilancia* de Ross a Bear Haven, Irlanda sudoccidental, en procura de restaurar sus heridas. El permiso del almirante Cork fue amplio en cuanto a los pertrechos, pero limitó expresamente la incorporación de marineros, estableciendo una férrea guardia. No obstante, por vías indirectas, aprovechando la actitud de los irlandeses y las vinculaciones de uno de sus oficiales logró algunos hombres. Como en esta ocasión, también en otras oportunidades debieron recalar en islas y tierras firmes para lograr nuevos brazos.

Un ejemplo de la heterogeneidad imperante en las tripulaciones, lo proporciona el detalle de los hombres embarcados en otro de los corsarios que tuvo una acción destacada en la región canaria. La goleta *Congreso*, cuyo capitán Almeйда era oriundo de las islas Azores y nacionalizado norteamericano, contaba con la siguiente tripulación:

«Ingleses	22
Americanos	17
Bonaerenses	9
Irlandeses	7
Franceses	6
Suecos	3
Isleños (Azores)	3
Portugueses	3
Espanoles	2
Italianos	2
Mallorquines	2
Cartagena (N. Granada)	1
Santa Lucía (Indias Occ)	1
Total	79». ⁵

5. BERAZA, Agustín. *Los corsarios de Artigas*. Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Montevideo, 1978, pág. 84.



No ha de extrañarnos que el almirante Destéfani exclamara: ¡Era la nave de Babel!

Ahora bien, volviendo al curso sobre la zona que nos ocupa, digamos que preferentemente fue una extensión del desarrollado sobre Cádiz y las costas del sur de la península. Pero, la importancia del tráfico general, que incluía el efectuado a través del Cabo de Buena Esperanza por la Compañía de Filipinas, otorgó motivaciones especiales al mismo. De allí que, además de expresas salidas «para cruzar sobre Cádiz y sus Islas», se registraran excursiones especiales a la región de Canarias desde Buenos Aires, puertos estadounidenses o de otras zonas. Por ejemplo, Juan Dieter le comunicaba el 17 de julio de 1819, desde Baltimore, a su armador Guillermo P. Ford: «En el último crucero hice el círculo de la isla de Cuba; bloqueé el puerto de La Habana por algunos días, y atravesé el golfo de México hasta ponerme al sotavento de Cartagena costeano viento a proa desde la costa de Tierra Firme hasta la isla de Margarita, donde me hice de víveres; *de allí crucé el Atlántico hasta las Islas Canarias, al frente de las cuales hice el curso por algún tiempo*; cuando volví a atravesar el Atlántico, visité todos los puertos de la isla de Puerto Rico...»⁶.

Así mismo, la travesía de Canarias era habitual en el regreso a Buenos Aires, haciendo estadías también en Madeira y Cabo Verde. El 24 de noviembre de 1817, la «Razón de buques de Ultramar entrados a este puerto», registraba a la «goleta Nacional corsario nombrada *Congreso*, procedente del *Crucero de Canarias* de donde salió el 18 de octubre último, al mando de su capitán D. José Joaquín de Almeida...»⁷. También el 10 de octubre del año siguiente hacía su entrada la «Corbeta Nacional corsaria nombrada *La Unión* procedente de Canarias...»⁸.

La ruta de las Canarias y Cabo Verde era codiciada por las diversas cargas que se transportaban, y particularmente cuando se hicieron presas de importancia como la *Tritón* de la Compañía de Filipinas. Preparada por los Factores de la Compañía, la *Tritón*, flamante fragata de 706 toneladas, zarpaba de Coringa el 20 de septiembre de 1816. Conducía cargas de Bengala y Comorandiel por un importe facturado de 7.824.108 reales 9' mrs. de vellón.

6. CARRANZA, Angel Justiniano. *Campañas navales de la República Argentina*. Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales. Vol. II Tomos 3 y 4. Buenos Aires, 1962, pág. 183.

7. *Gaceta de Buenos Aires*, 29 de noviembre de 1817, pág. 200 (274).

8. *Gaceta de Buenos Aires*, 14 de octubre de 1818, pág. 382 (492).



Era este su primer viaje hacia Europa, y aguas afuera de Cabo Verde fue interceptada por el corsario del Río de la Plata *Tupac-Amaru*, comandado por el capitán Marcena Monson, quien había partido poco tiempo atrás de las costas de Virginia. Era el 26 de enero de 1817. La nave española, armada con 22 cañones mantuvo una dura lucha que duró entre dos horas y media y tres -según diversos autores-, y luego de sufrir bajas (22 muertos entre sus 85 ocupantes según Winkler Bealer. Tres muertos, seis heridos graves y la pérdida del trinquete, según María Lourdes Díaz Trechuelo), debió capitular. Fue ésta quizás la mayor pieza individual capturada por un corsario al servicio de las Provincias Unidas, a tal punto que, siendo considerada «buena presa», permitió al capitán Monson retirarse, dejando el comando al capitán Livingston Shannon.

Aquéel fue un duro golpe para la Compañía, pero particularmente para el tráfico. Los reclamos fueron muchos, incluso frente a la Corte del Brasil. En una nota al ministro portugués Tomás Antonio de Villanova-Portugal, fechada el 8 de junio de 1818, el representante de España Conde de Casa Flores decía lo siguiente: «Muy Sr. mío: la fragata mercante española *Tritón* de la Real Compañía de Filipinas llegó a este puerto el 12 del pasado. En enero de 1817 fue atacada y apresada en alta mar por un bergantín con pabellón de Buenos Aires, armado en el puerto de Baltimore, y despachado para La Habana con el nombre de *Regente* y como bergantín americano, conducida después a Buenos Aires por el mismo bergantín que tomó el nombre de *Tupac-Amaru*, ha sido vendida en quince mil pesos fuertes, sexta parte de su valor, lo que arguye la ilegalidad, como el haber sido condenada por un tribunal de Buenos Aires, cuyo Gobierno no está reconocido por ninguna potencia, y porque el procedimiento del bergantín en la mudanza del pabellón y captura de la presa son contrarios a las leyes de las naciones, de cuya observancia no pueden desentenderse los Gobiernos. Estas razones me obligan a solicitar de V.E. se sirva llevar al alto conocimiento de S.M.F. la reclamación que oficialmente hago de la restitución de dicha fragata a Mr. May Crisp, que ha hecho constar debidamente ser apoderado de Mr. David Proodfoot, sobrecargo de dicho buque»⁹. En tanto Proodfoot, con el testimonio de las tramitaciones en Buenos Aires, había pasado al Brasil y luego a

9. , *Memoria política y estadística de la legación de España en el Brasil que corresponde a los años 1817 hasta fin de 1821*, por Juan Nepomuceno de Flores. *Documentos adjuntos a la segunda parte de las Memorias del Brasil*. N°5. En ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. *Cuarto Congreso Internacional de Historia de América*. Tomo VIII. Buenos Aires, 1966, pág. 173.



Calcuta donde se solicitó el cobro del correspondiente seguro.

Poco tiempo después de la toma del *Tritón*, el 9 de junio de 1817, a 12 horas de haber zarpado de Cádiz con destino a Manila, los corsarios de Río de la Plata, *Independencia* y *Mangoré*, capturaban la fragata *Esperanza* de la mencionada Compañía, cuyo costo significó «una pérdida de 2.029.927 rs. 13 mrs. de vellón en que se valoraba el barco, más 2.147.482 rs. 6 mrs. de vellón, que importaba su carga, compuesta de cobre para la India, y vinos y libros para Manila»¹⁰.

Sin pretender hacer una pesada suma de las presas logradas, creo que es interesante agregar algunos datos de corsarios que se destacan por la intensidad del actuar y la cantidad de acciones efectuadas en el archipiélago canario.

El diario de Thomas Taylor quien con su bergantín *El Patriota* navegara entre Cádiz y Canarias, es sin duda una de las muestras más claras de la incidencia de la acción rioplatense. En el término de 20 días, entre el 31 de octubre y el 21 de noviembre de 1817, actuando sobre la isla Lanzarote y diversas partes del archipiélago tomó las siguientes presas: 3 goletas, 1 lugre, 6 bergantines, 4 faluchos y 2 balandras. Entre estos, fue apresado el 10 de noviembre un correo «de Cádiz a Santa Cruz de Tenerife, *bajo los fuegos de las baterías de Tenerife*, y en él encontró al secretario de gobierno de aquella isla con otros pasajeros distinguidos a su bordo, los que después de haber sido juramentados de no servir contra los independientes de estas Américas, los puso con todos sus equipajes en tierra y remitió el lugre a Buenos Aires»¹¹.

Cabe agregar que a fines de mes y antes de emprender su regreso al Río de la Plata capturó, pese a no encontrarse en perfectas condiciones, a otro lugre. Sin duda debió ser un récord para el corso lograr el apresamiento de 11 barcos de diverso porte en un sólo día; aunque otros corsarios registran también importantes éxitos. Tal es el caso del capitán Juan Brown, que con la *Unión* apresa tres barcos en una sola jornada.

A los impactos sobre el poder económico, se sumaron los problemas causados a las armas que debían reprimir las diversas sublevaciones hispanoamericanas. Una reproducción de noticias del *Morning Chronicle* del 18 de julio de 1818, referidas a la expedición destinada al puerto de Talcahuano,

10. DIAZ-TRECHUELO SPINOLA, María Lourdes. *La Real Compañía de Filipinas*. E.E.H.A. Sevilla, 1965, pág. 209.

11. *Gaceta de Buenos Aires*, 24 de enero de 1818, pág. 132 (310).



indicaba: «Se han recibido comunicaciones de Tenerife, asegurando que el convoy español, que salió en mayo de Cádiz, había entrado al puerto... En toda la escuadra había mucha falta de provisiones, porque eran tan escasos los fondos públicos de Cádiz, que no se habían hecho los aprestos necesarios. Esto había excitado considerable disgusto e incomodidad; y una fuerte representación se había dirigido por los comandantes de marina al gobernador de Tenerife. *Esta isla estaba tan escasa de auxilios como la escuadra...*»¹².

Además, las precauciones dispuestas por el comando de la escuadra española en su trayecto hasta las Canarias reafirma la preocupación causada por los corsarios. En el punto 2° de las órdenes dadas en alta mar el 23 de mayo, el capitán Miguel del Castillo, Comandante de la Expedición al Mar del Sur, disponía que: «En caso de encuentro con enemigos los más proporcionados y demás fuerzas harán el ataque cuando en esta fragata se mande o no pudiendo ver la señal que haga, procurando coger al enemigo entre dos fuegos». Reafirmado esto, en otras normas dictadas el 30 de dicho mes, disponía así mismo: «2° Que desde hoy hasta rebasar Islas Canarias, no se anochezca sin dejar toda la artillería safa y en disposición de batirse, cuidando en este lance, de atender cada uno el objeto que se le tiene prevenido»¹³.

Para lograr sus objetivos, los corsarios actuaron solos o en compañía de otros de acuerdo a las circunstancias, procurando afectar al enemigo en todos los órdenes. De ahí que además de la acción directa, se efectuaran una serie de servicios que fueron de vital importancia para consolidar el proceso revolucionario y las guerras de la emancipación.

Quizás el principal rédito de estas actividades anexas estuvo vinculada con la *información*. Tanto por medio de las presas, como del arribo de los corsarios luego de completar sus travesías, llegaron a Buenos Aires diversos tipos de papeles que sirvieron para trazar las líneas de acción. Desde documentos oficiales del más alto nivel hasta cartas personales, sin olvidar gacetas y otras publicaciones, arribaron al Río de la Plata por vía de los corsarios. Tal era la importancia que, en la *Gaceta de Buenos Aires*, al publicarse el regreso de Almeyda, el 24 de noviembre de 1817, hacía hincapié en esta preciosa carga. Señalaba que había entrado a puerto la «Goleta nacional corsario

12. *Morning Chronicle*. Londres 18 de julio de 1818. Reproducido en la *Gaceta de Buenos Aires*, 18 de noviembre de 1818, pág. 406-7 (318-319).

13. CARRANZA, Angel Justiniano. *Op. cit.* Vol IV. *Notas complementarias a los tomos 3 y 4* (Anexo documental). pág. 90.



nombrada *Congreso*, procedente del crucero de Canarias donde salió el 18 de octubre último, al mando de su capitán D. José Joaquín de Almeyda, con 9 cajones de correspondencia quitada al enemigo, a la consignación de don Juan Pedro Aguirre»¹⁴.

La documentación apresada por los corsarios fue de diversa naturaleza y abarcó rubros tales como el gobierno de España y sus posesiones, situación y acción militar, movimiento naval y comercial, estado de las diferentes plazas, etc.; sumándose a estas piezas la información directa proporcionada por los capitanes. Tal el caso de la nota enviada por Jorge Wilson al Ministro de Guerra de las Provincias Unidas, desde su «goleta armada *Tucumán* fondeada frente a Tenerife el 10 de septiembre de 1817». Entre otras cosas de importancia indicaba que: «Se habla de una expedición en Cádiz, pero sobre su destino, o cuando ha de salir, no hay cosa cierta; sin embargo no puede ser formidable»¹⁵.

El interés por recabar informaciones por todos los medios, incluso con el auxilio de neutrales, se consignó en las «instrucciones reservadas» que se entregaban a los diferentes corsarios¹⁶; sin embargo, es importante decirlo, muchos de ellos fueron más allá en el cumplimiento de sus compromisos. Una comunicación de Santa Cruz de Tenerife, fechada el 8 de abril de 1817 e incluida en *Le moniteur universel* del 25 de mayo de ese mismo año, muestra hasta que punto fueron profundizadas las acciones pro-revolucionarias por parte de algunos hombres del mar. «El comercio de nuestra plaza -dice- y de las Canarias han sufrido grandes pérdidas debido a las numerosas capturas de barcos españoles que han tenido lugar. Los corsarios independientes se muestran cada día más audaces. Parece que han tenido éxito en establecer comunicaciones con la costa y por lo tanto toda medida que el gobierno toma para proteger la propiedad y asegurar la fidelidad de los marinos es infructuosa: barcos pequeños son capturados todos los días por navíos armados y bien tripulados. El país está inundado de proclamas que incitan a los habitantes a rebelarse contra la madre patria y colocarse bajo un protectorado»¹⁷.

Sin duda la lectura de la referida comunicación exime los comentarios;

14. *Gaceta de Buenos Aires*, 29 de noviembre de 1817, pág. 200 (274).

15. *Gaceta de Buenos Aires*, 22 de noviembre de 1817, pág. 195 (267).

16. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, X-5-1-2A.

17. *Le moniteur universel*. París, 25 de mayo de 1817. Según BEALER, Lewis Winkler. *Op. cit.*, pág. 101.



aunque es interesante señalar que paralelamente a la acción de los corsarios, a través de extranjeros pudieron registrarse algunos tratos con el archipiélago canario. Así por ejemplo, el 23 de noviembre de 1818 entraba a Buenos Aires la fragata francesa *Sofía*, que procedente de Saint Malo había hecho su arribada a Tenerife el 3 de septiembre, para salir un mes después hacia el puerto bonaerense; y el 3 de agosto de 1819, lo hacía el bergantín inglés *Catalina*, que salido de Londres, hiciera también escala en aquel puerto. Cabe agregar que esta última entrada se registraba apenas un mes después que arribara el bergantín español *Vicente*, apresado por el corsario *Unión* «en la altura de Tenerife»¹⁸.

Como hemos señalado anteriormente, uno de los problemas que condicionan la posibilidad de cuantificar el corso sobre Canarias es la actitud tomada con los navíos apresados.

Sin duda el objetivo principal era el de capturar barcos, causando daño al enemigo y consecuentemente determinar la legitimidad del acto. Sin embargo, tanto en el *Reglamento* del 18 de noviembre de 1816, como en el más amplio y perfeccionado del 15 de mayo de 1817, se señalaba que (artículo 8° de ambos): «Toda presa será remitida a los puertos del Estado para ser juzgada por los trámites legales y de uso en semejantes casos; pero si ocurriera alguna circunstancia extraordinaria que lo embarazase, usará el Comandante del Corsario de todo arbitrio consultando su seguridad, y reservando los documentos justificativos, que presentará a su tiempo al tribunal competente».

Así mismo, por el artículo 13° de los mismos *Reglamentos*, se fijaba que: «Los comandantes de los corsarios destinados a destruir el comercio español, sin ser crueles en el tratamiento de los prisioneros, incendiarán y destruirán todo buque enemigo de alta mar que por su poco valor no quisieren conducir apresado; y se prohíbe a dichos comandantes bajo penas, que hubiere lugar, la libertad de devolver por pretexto alguno, sin dejar en poder de los enemigos embarcación alguna de la clase indicada, reputándose como hostilidad al país cualquiera gracia de esta naturaleza»¹⁹.

Como vemos las determinaciones eran lo suficientemente amplias como

18. *Gaceta de Buenos Aires*, 25 de noviembre de 1818, pág. 417 (531). 7 de julio de 1819, pág. 560 (691) y 11 de agosto de 1819, pág. 590 (736).

19. CENTRO DE ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. *Las presas marítimas de la República Argentina*. Estudios editados por la facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires XIII. Primera parte (1810-1830). Buenos Aires 1926, pág. 189-190. También en CARRANZA, Angel Justiniano. *Op. cit.*, Vol. IV, pág 3-10.



para dejar al arbitrio de los capitanes, que navegaban a tantas millas de Buenos Aires, la determinación del destino de las presas. De allí que, pese a los fundamentos básicos del sistema, las actitudes tomadas fueran de diversa naturaleza y en muchas oportunidades estuvieran regidas por las apreciaciones e intereses de los corsarios.

Fuera de la *remisión* de los navíos para ser juzgados -varios de los cuales fueron considerados «malas presas»-, entramos en el terreno de los imponderables, ya que por lo común la *destrucción* de navíos estuvo precedida de la apropiación de sus pertenencias; y cuando se procedió a la *devolución* de aquellos, -contrariamente a lo dispuesto por la reglamentación-, la actitud fue justificada por el poco valor de los barcos y la necesidad de librarse de los prisioneros. Además, muchas de las personas detenidas eran embarcadas en buques neutrales para ser conducidas a diversos puertos. Este método fue empleado repetidamente en la región de Canarias y Madeira, no sólo para los barcos apresados en torno a sus aguas, sino también para los que navegaban por otras zonas. Se pretendía así, al alejar a los tripulantes del navío capturado, que no se delatara la presencia de la nave corsaria. El *Diario Mercantil de Cádiz* del 1° de septiembre de 1816, señalaba que un diate portugués había conducido de regreso al capitán, al pasaje y a la tripulación de la fragata española *Carlota* apresada a 12 leguas del Cabo San Vicente. Aquellos habían sido transbordados, después del incidente, a un bergantín lusitano «que los condujo a la Madera, donde hicieron 11 días de cuarentena». Además de la presa, la nave corsaria había ganado tiempo para actuar con sigilo y protección.

Teóricamente los prisioneros debían ser bien tratados, aunque no faltaron denuncias de abusos. Una acción desarrollada por el *Santafecino* dio lugar a un formal reclamo británico en los Estados Unidos. A un inglés llamado Houghton, comerciante de la Gran Canaria, le fueron tomadas «más de mil libras en oro y plata y cuando -según *The Times*- declaró que apelaría a su propio gobierno, el capitán que tenía a su cargo el barco apresado contestó ordenando a dos de sus hombres que le atravesaran el corazón; estos rehusaron por humanidad, entonces el mismo capitán, un rufián llamado Moore, se adelantó a ejecutar su amenaza por mano propia; pero no pudo hacerlo por estar demasiado ebrio y Houghton pudo afortunadamente escapar»²⁰.

Actos como el señalado trataron de ser controlados y evitados, procu-

20. BEALER, Lewis Winkler. *Op. cit.*, pág. 87.



rando mantener la dignidad de los objetivos que promovían la acción corsaria por parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Principios humanitarios, que quedaron perfectamente reflejados al romperse con la situación de la esclavitud de los negros que se encontrasen en los barcos apresados. Además, cuando se efectuaron denuncias ante el gobierno por algún tipo de contravención, se substanciaron las actuaciones pertinentes. Así, al presentarse el Cónsul de Gran Bretaña en nombre de un individuo que, apresado en la fragata *Trinidad*, no quiso desembarcar en Tenerife y luego reclamó por la desaparición de sus pocas pertenencias, se levantó una «Sumaria información» en la que expusieron el capitán corsario Juan Brown, el comandante de la nave española, miembros de su tripulación y el presunto afectado»²¹.

El respeto en el trato debía ejercerse, igualmente y con más razón, con los navíos neutrales, de conformidad con el *derecho de visita* que asistía a los corsarios. Tanto las *Ordenanzas de 1801*, como el *Reglamento* de 1817 contenían esta disposición: «Los buques armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nación, obligándoles a que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencias y contratos de fletamiento con los diarios de navegación y roles o listas de las tripulaciones y pasajeros. Esta averiguación se ejecutará sin usar de violencia ni ocasionar perjuicios o atraso considerable a las embarcaciones, pasando a reconocerlas a su bordo o haciendo venir al patrón o capitán con los papeles apresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitán del corsario o por el intérprete que llevará a su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas más tiempo se les dejará continuar libremente su navegación. Si alguna resistiere sujetarse a este regular examen, *podrá obligarla por la fuerza*: pero en ningún caso podrán los oficiales o individuos de la tripulación de los corsarios exigir contribución alguna de los capitanes, marineros y pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles ni permitir que les hagan extorsión o violencia de cualquiera clase, so pena de ser castigados ejemplarmente, extendiendo el castigo hasta la muerte, según la gravedad de los casos»²².

La visita, aprobada por el derecho internacional, fue ejercida con amplitud por nuestros corsarios y aunque por lo común primó la cortesía, no faltó oportunidad en que se registrara el empleo de la fuerza.

21. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION. X-5-1-5.

22. CENTRO DE ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. *Op. cit.*, pág. 160, 192 y 193.



Jorge Wilson, capitán de la goleta *Tucumán*, comunicaba el 10 de septiembre de 1817, desde su fondeadero «frente a Tenerife», que en sus operaciones -iniciadas desde Cádiz- había abordado 26 buques ingleses, 24 americanos, 10 franceses, 2 de Venezuela, 2 portugueses, 1 austríaco, 2 suecos, 1 dinamarqués y 1 genovés, además de los españoles apresados. «Todos los cuales -dice- he tratado con aquella política, que siempre debe caracterizar a un pueblo libre y liberal, y que sin duda hará que nuestra bandera sea respetada entre las naciones de Europa y América; y me lisonjeo en decir que todas las noticias que he recibido de los neutrales, que han sido abordados por nuestra bandera, confiesan que han sido tratados con la mayor atención»²³.

Cabe aclarar que la concepción de la acción sobre los neutrales fue variando, de acuerdo a los intereses de la nación y a los compromisos que estos fueron asumiendo con España.

En las «instrucciones reservadas» de las primeras épocas, como las dadas el 7 de noviembre de 1816 para la goleta *Congreso*, se indicaba que: «En justa demostración de los deseos de este Gobierno de conservar la amistad y buena inteligencia con los poderes amigos y neutrales, toda propiedad española que se encuentra bajo el pabellón inglés, de los Estados Unidos o de otra nación será respetada, excepto los géneros prohibidos por contrabando de guerra...»²⁴.

Sin embargo, el incremento del empleo de los neutrales por parte de la Corona española, rápidamente determinó el cambio de rumbo. Ya en el *Reglamento* de curso del 15 de mayo de 1817 se establecía (art. 23º) que: «Cuando los capitanes de las embarcaciones (neutrales) en que se hallasen algunos efectos enemigos, declaren de buena fe que lo son, se ejecutará su transbordo sin interrumpirles su navegación...» Más aun, debía comprometerse el pago del flete de los artículos sustraídos.

La modificación de actitudes con respecto a los neutrales contratados al servicio de España se tornó más drástica, en la medida en que tendía a favorecer al enemigo. De allí que el Director Rondeau, por medio de un decreto del 18 de agosto de 1819, determinara entre otras medidas, que: «Los buques de las naciones neutrales empleados en servicio de la Corona de España, serán considerados fuera de la protección de las leyes de este país y las de sus respectivos Estados, y de consiguiente tratados como pertenecientes a vasa-

23. *Gaceta de Buenos Aires*, 22 de noviembre de 1817, pág. 195 (267).

24. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, X-5-1-2A.



llos del Rey de España, ya sean encontrados con el menor útil de expedición y convoy militar; o ya a su regreso con señales documentadas que acrediten haber tenido este empleo»²⁵. De tal forma se producía una variante sustancial en la normativa y se ampliaba considerablemente el concepto de presa marítima.

Ya para ese entonces había comenzado a declinar el curso de las Provincias Unidas. A los problemas internos -con enfrentamientos directos con el Protector de los Pueblos Libres (Artigas)- y la consecuente dificultad para mantener la disciplina de los corsarios, se sumaron otros, como la aparición del curso artiguista, la decadencia del tráfico marítimo español, la dura actitud asumida por Europa y los Estados Unidos con respecto a la actividad corsaria, etc.

El ejercicio del curso bajo la bandera de Artigas resultó en aquellas circunstancias más atractivo. Estaba en guerra con los portugueses y consecuentemente sus ricos cargamentos procedentes de las Indias Orientales constituyeron excelentes objetivos en la zona que nos ocupa. Concordamos en este sentido con Agustín Bezara en que: «El auge del curso artiguista marcó la declinación paulatina del que estaba autorizado por el Directorio de las Provincias Unidas»²⁶.

No es raro que se hubiera confundido a corsarios artiguistas con los de las Provincias Unidas, debido no sólo a su origen rioplatense, sino también a que varios actuaron con doble patente y a que otros dejaron el servicio de Buenos Aires atraídos, como hemos señalado, por las mejores posibilidades y el menor control ejercido por la Banda Oriental. Entre estos Diego Barnes, con el *Pueyrredón* (ex-*Mangoré*), empleó doble patente, hasta que en noviembre de 1819 cambia su denominación y bandera, pasando a constituirse en el artiguista *Tigre Oriental*. También nuestro conocido Thomas Taylor, distanciado del Director Pueyrredón, enarbola el pabellón de Artigas, al igual que otro de los grandes corsarios de las Provincias Unidas que actuará en la región canaria: José de Almeyda.

Con respecto a Almeyda, que adquiriera fama, prestigio y fortuna como comandante de la *Congreso*, en febrero de 1818 había equipado al bergantín *Luisa*, una presa debidamente considerada como «buena» en Buenos Aires.

25. CENTRO DE ESTUDIOS DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. *Op. cit.*, pág. 21.

26. BERAZA, Agustín. *Op. cit.*, pág. 111.



Luego de trasladarla a Baltimore, donde concretó su apresto, enfiló su proa hacia el Atlántico oriental. Allí toma al bergantín español *Luisa Carreras*, cuyas condiciones náuticas hacen que Almeyda lo tripule personalmente, con parte de sus hombres, dejando momentáneamente la *Luisa*. Aprovechando la situación, los tripulantes de esta última se sublevan, se apoderan de la carga y se dirigen hacia las islas de Cabo Verde, iniciando luego un crucero pirata. Llevada y armada en Baltimore la *Luisa Carreras*, Almeyda adquiría para ella una patente artiguista, bajo cuya bandera actúa en primera instancia, hasta que -como Barnes-, una vez caído Artigas, pasa a prestar servicios para Venezuela.

Uno de los últimos buques corsarios de Buenos Aires que dirigió su proa a la región que nos ocupa fue la *Heroína*, comandada en su primer crucero por el capitán David Jewett. El problema inicial de esta nave, una de las más poderosas armadas hasta entonces, lo constituyó el apresto de la tripulación. Había que reunir alrededor de 200 hombres, por lo que debió recurrir a la contratación de anglosajones y al empleo de presidiarios.

Luego de participar brevemente en los conflictos que sacudieron a Buenos Aires en el año 1820, partió -a fines de marzo o principios de abril- rumbo al norte. La desgracia rondó sobre la fragata: los temporales inundaron sus bodegas, los víveres se estropearon, se comprueba la mala calidad del agua y sobre las costas del Brasil fallece el segundo comandante. Es quizás éste uno de los mejores ejemplos de las penurias que debieron soportar muchos de los marinos a nuestro servicio.

La necesidad de agua hizo poner rumbo a la isla Trinidad y de allí a las de Cabo Verde, en cuya zona avistaban una fragata que, al resistirse al registro, luego de un breve combate era obligada a rendirse. Se trataba de *La Carlota*, nave portuguesa de 22 cañones, cuya actitud y las tensiones existentes con Portugal, justificaron su toma. De ahí en adelante la situación empeoró aun más. En agosto estallaba un motín que fue sofocado con la ayuda de oficiales criollos, y previo sumario, los cabecillas fueron ejecutados. Todas las plagas parecían ceñirse sobre la *Heroína*. Tras el motín irrumpió el temido escorbuto. Los muertos se contaban por docenas cuando se resuelve poner las naves rumbo al sur para cumplir con la misión que convertía a la fragata corsario en «buque de Estado». Su objetivo eran nuestras islas Malvinas.

Pese a un nuevo motín que debió sofocar en *La Carlota* y a que en las aguas australes un temporal lo separa de esta nave, el 27 de octubre entró Jewett en la bahía Anunciación. A su vista estaba puerto Soledad. De los 200



hombres, alrededor de una cuarta parte había sucumbido por el escorbuto, 6 o 7 en el motín y más de 20 habían desertado en Trinidad y Cabo Verde, mientras el resto también mostraba las marcas de la difícil travesía.

En aquellas condiciones cumple con el honroso encargo de «tomar posesión de las islas (Malvinas) en nombre del país a que estas pertenecen por ley natural» según lo comunica, junto con otras disposiciones atinentes a su comisión, a los navíos de diversa bandera allí anclados²⁷. El 6 de noviembre clava un mástil, levanta la bandera argentina y lee la declaración del gobierno ante una formación de sus desgatadas fuerzas, a la vez que desde la *Heroína* se efectuaba una salva de 21 cañonazos.

Luego de apresar a la goleta norteamericana *Rampart*, que fue considerada «buena presa» por transportar mercaderías españolas, la *Heroína* pasó a ser comandada por Guillermo Mason. Así, con nuevos hombres y pertrechos, en abril de 1821 emprende otro crucero de corso, en el que actúa en ambas márgenes del Atlántico, registrando un nuevo arribo a las islas de Cabo Verde el 26 de agosto. Ya para ese entonces existían gestiones para que Buenos Aires abandonara el corso, y cuando la *Heroína* (en 1822) fue apresada por los portugueses, ya se había determinado la cesación del mismo.

A los problemas internos y al cada vez más difícil control sobre las actividades corsarias, se sumaron fuertes presiones de las potencias, demostradas fehacientemente en varias cartas cursadas entre los representantes de los Estados Unidos con su gobierno y con las autoridades bonaerenses. El interés estaba dirigido a ajustar las normas, evitar el alistamiento de norteamericanos y en última instancia a conseguir la cesación del sistema. Como señalara el Capitán Humberto F. Burzio, en el país del norte «existía una fuerte corriente abolicionista, cuya cabeza visible era el aristocrático John Quincy Adams... olvidando o no queriendo recordar que EE.UU. hacía pocos años lo había empleado con éxito en su segundo conflicto bélico con Gran Bretaña y que lo volvería a usar en su tremenda guerra de Secesión, 40 años después»²⁸.

Las actuaciones se habían precipitado con el agente especial John B. Prevost (1819-1820), que recibiera importantes instrucciones de Adams para

27. SIERRA, Vicente D. *Historia de la Argentina*. Tomo VIII. Buenos Aires. Ed. Científica Argentina. (1969), pág. 328.

28. BURZIO, Humberto F. *El acto de soberanía del Coronel de Marina David Jewett*. Boletín de la Academia Nacional de la Historia. Tomo XLIII. Buenos Aires, 1970, pág. 284.



actuar en el problema corsario; pero los conflictos nacionales y la repetida sucesión de gobiernos impidió una definición inmediata. De ahí que la principal actividad debió quedar en manos de John M. Forbes, «condiscípulo menor de John Quincy Adams»²⁹, designado como representante para asuntos de comercio y marina ante las autoridades de Buenos Aires y Chile.

Su llegada en octubre de 1820 lo mantiene, pese a la decidida posición de la Unión, en una actitud expectante hasta la asunción de Martín Rodríguez y, particularmente, de su ministro Bernardino Rivadavia. Debió encarar las reclamaciones por el apresamiento de la *Rampart*³⁰ y luego incrementar sus alegatos sobre los inconvenientes provocados por el sistema corsario.

Sentía Forbes que no había tenido la receptividad necesaria, y en una carta a Rivadavia del 14 de septiembre de 1821, lamentándose por el tiempo transcurrido desde su llegada -«más de diez meses»-, sin haber podido cumplir con sus objetivos, le ratificaba su «deseo de mantener una completa y franca conferencia». En ella debía tratarse particularmente «uno de los puntos sobre los cuales estoy instruido por ese gobierno de los Estados Unidos, quiero decir todas esas indiscriminadas violencias que son diariamente cometidas en el Océano contra el comercio pacífico de inocentes naciones bajo las varias banderas de las Provincias Sudamericanas.

Hace ahora largo tiempo desde que estas violencias han motivado la más señalada reprobación de muchos gobiernos de Europa, y del de los Estados Unidos. Varios gobiernos han hecho activos esfuerzos para reprimirlo por la fuerza. Estos esfuerzos han sido inútiles...»³¹

La inquietud recibió inmediata respuesta y Rivadavia lo invitaba a reunirse el 17 de septiembre. Aquella conversación con el ministro duró alrededor de dos horas y en la «minuta» sobre dicho encuentro, comunicaba Forbes a Adams: «Le declaré que los Estados Unidos no reconocerían como legal ninguna patente extendida en blanco, lo que le pareció perfectamente justo, diciendo que comprendía todo el daño que se había infligido a la causa y reputación de estas Provincias, repudiando como el que más las atrocida-

29. PETERSON, Harold F. *La Argentina y los Estados Unidos (1810-1960)*. Buenos Aires. EUDEBA (1970), pág. 77.

30. Vide: *Oficio de John M. Forbes a John Quincy Adams del 10 de marzo de 1821*. THE NATIONAL ARCHIVES. *Despatches from United States Consuls in Buenos Aires*. Microfilm Publication. Volume 1, part 2 (10 de enero de 1818, 6 de junio de 1821). Serie 70, rollo 2.

31. THE NATIONAL ARCHIVES *Despatches from United States Consuls in Buenos Aires*. Microfilm Publication. Volume 2. (3 de julio de 1821, 6 de agosto de 1826). Serie 70. rollo 3.



des cometidas contra el comercio neutral; agregando que el gobierno estaba decidido a cambiar totalmente de sistema y que probablemente hoy mismo redactaría un decreto revocando todas las patentes de corso y ordenando el regreso de aquellos barcos que las tuvieran, dentro de un plazo fatal»³².

Ya para entonces estaba sellado el destino de esta etapa del corso de Buenos Aires. Pocas semanas después, el 6 de octubre de 1821, era puesto en vigencia el Decreto que determinaba la cesación del sistema. Los corsarios que se encontrasen en territorio de la provincia deberían devolver las patentes en el término de 15 días y los que se hallasen «al otro lado de la línea equinoccial, o en la costa del Pacífico», dentro de un plazo de ocho meses. Aclarándose con precisión: «Todo buque que, después del término de ocho meses de la fecha de este decreto, continúe haciendo crucero bajo la autoridad de una patente del gobierno de este país, será tratado como pirata...»³³

Así terminaba este ciclo del corso de las Provincias Unidas, que tanto efecto había causado a España durante las luchas de la emancipación. Precisamente en momentos en que se ponía en vigencia esta trascendental medida, a fines de 1881, el Consejo de Estado de las Provincias de Ultramar, ratificaba el importante resultado de aquella acción: «La América -decía- sin más riesgo, gasto ni trabajo que el extender unas patentes de corso, hicieron una guerra muy cruda a la península...»³⁴

Los más diversos mares en que actuó el tráfico español, sintieron la presencia de los corsarios de las Provincias Unidas, y la región que reconoce como punto neurálgico al archipiélago canario -como se ha visto- fue uno de los ámbitos preferidos de esta acción tan significativa para ayudar al proceso revolucionario de América.

Restañadas las heridas y ratificados los lazos espirituales y culturales que nos unían y unen con la Madre Patria, el movimiento marítimo argentino adquirió un nuevo sentido en la relación entre ambos estados.

32. *Ibidem* Nota: Esta *Minuta de la Conferencia con Rivadavia el 17 de septiembre de 1821*, se encuentra también reproducida en FORBES, John Murray: *Once años en Buenos Aires (1820-1831)*. Buenos Aires. Emecé, (1956), págs. 139-143.

33. *Registro Oficial de la República Argentina*. Tomo Primero (1810-1821). Publicación Oficial. Buenos Aires, 1879, pág. 591.

34. DESTEFANI, Laurio H. *El corso en la emancipación hispanoamericana*. En: ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA. Cuarto Congreso Internacional de Historia de América. Tomo IV. Buenos Aires, 1966, pág. 380.