

EL CORSO RIOPLATENSE DE FINES DEL XVIII Y PRINCIPIOS DEL XIX. UNA ACTIVIDAD *SUI GENERIS*

Hernán Asdrúbal Silva

Más allá de los principios formales y legales que trataron de justificar y dar normativas a la acreditación y gestión de los corsarios como elementos de choque, el análisis de la navegación y el comercio en épocas de guerra nos permite comprobar la presencia de un amplio espectro de actividades que enriquecen el concepto del corso. De allí que el presente trabajo tienda, desde la perspectiva rioplatense, a mostrar una serie de facetas que amplían la visión sobre este sector de la actividad marítima.

Sobre los objetivos básicos que fundamentaron el actuar de los corsarios y su comparación habitual con la piratería, creadores en muchos casos de estereotipos difundidos habitualmente en las concepciones historiográficas populares y en la literatura épica, existe una gran variedad de actividades confiadas a los mismos que enriquecen la visión tradicional. Con la finalidad de ir mostrando estas situaciones, tanto desde el punto de vista de su actividad como de su organización, debemos en primer lugar observar las definiciones que en la actualidad se dan del mismo.

Veamos, en principio, qué dice al respecto una de las enciclopedias más utilizadas: “Curso- Der. Internacional- Enmiéndese por Corsario el que, en caso de guerra entre dos Estados, se dedica, con autorización (carta de marca o patente de corso) de uno de estos, a perseguir y capturar los barcos mercantes del otro”.¹

Como vemos, se define la actividad Corso básicamente por la acción del que lo practica, el Corsario, cuya finalidad única sería, al no incluirse otra, “perseguir y capturar los barcos mercantes”.

Ahora bien, vayamos a lo que dice la versión oficial de la Academia de la Lengua: CORSO (Del latín Corsus, carrera)

- 1) Campaña marítima que se hace al comercio enemigo, siguiendo las leyes de la guerra.
- 2) Mar. Campaña que hacían por el mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas.²

Definiciones más amplias, tanto en la primera como en la segunda acepción, pero que no escapan de las restricciones impuestas por la idea del corsario como elemento solamente de ataque, ya sea “al comercio enemigo”, “a los piratas” o “a las embarcaciones enemigas” y restringiéndose al ámbito marítimo. Tampoco, al referirse a la “Patente de Corso”, el Diccionario de la Lengua Española nos amplía el sentido original: “Cédula o despacho con que el gobierno de un Estado autorizaba a un sujeto para hacer el corso contra los enemigos de la nación”.³

Dado que como especialista he trabajado y visto gran cantidad de situaciones documentadas sobre navegación y que como lector, desde muy pequeño, me interesó la romántica visión de piratas y corsarios, en esa mezcla de aventura, heroísmo, ambición, coraje y crueldad, he tratado de ir individualizando las concepciones que primaron en la literatura y la historia. Análisis retrospectivo que excede la motivación y límites de este trabajo. No obstante, haremos una reflexión de cierta actualidad sobre la forma del abordaje y conceptualización del tema.

Quizás por las mismas causas que motivaron mi interés desde niño, quizás por otras, como la dificultad de definir claramente las situaciones, particularmente al actuar un corsario contra un barco con bandera del enemigo en medio del mar, el caso es que ha existido la permanente tentación de dibujar la figura del corsario por comparación con la del pirata. Más aún, hay muchos autores, particularmente de difusión pseudo-histórica, que no distinguen entre piratas y corsarios. Incluso vemos esto en algunas publicaciones y reediciones recientes, que ni vale la pena citar.

No solo la novela, sino también la historiografía, se encargaron de profundizar y consolidar esta idea que, frente al encorsetamiento de las breves descripciones de los diccionarios, nos llevan casi a las antípodas de brumosas indefiniciones, para utilizar un término marítimo. Posiblemente sea esto lo que ha permitido que la temática, como género literario, mantenga siempre una presencia de moda.

Los más encumbrados autores que se han encargado del tema no han podido evadir la tentación de caracterizar la actividad corsaria por comparación, cuando no por asimilación, con la piratería.

Tal concepción la encontramos incluso en un libro de muy reciente aparición como el titulado *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, del excelente historiador, consagrado profesor y entrañable amigo, Manuel Lucena Salmoral. Situación que lo alcanza en nuestros días empleando la opinión fundada de otros autores como José Luis Azcárraga de Bustamante⁴ y Gérard A. Jaeger;⁵ sin olvidar la inclusión del análisis etimológico que, tal como he señalado, nos proporciona la Real Academia.

Así, por ejemplo, en un apartado titulado “Las diferencias entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros”, señala nuestro autor: “Nada tan confuso como distinguir entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros. Lo sigue siendo hoy día...”⁶ Agregando al respecto que: “El corsario actuaba igual que el pirata, pero frecuentemente, no siempre, se amparaba en una ética. Esta ética procedía de la aplicación de la ley del Talión y era el derecho de represalia. La patente Real que se le entregaba, legalizaba su misión por lo que, como señaló Azcárraga, “su participación en la guerra no podía ser considerada ni como un caso de piratería, ni como un acto de guerra privada”.

Sin duda la posición de Azcárraga es fundamental en su visión, y de allí que leamos en Lucena: “El fundamento, origen y piedra angular del curso marítimo se encuentra basado en la piratería”.⁷

Tampoco Arturo Betancur, que enfoca la cuestión desde una perspectiva rioplatense, escapa a la tentación de comparar al corsario con el pirata. “El concepto de curso -dice- se halla muy entremezclado con la piratería, con la que no pocas veces se confunde tras haber nacido prácticamente asociado a ella durante la Edad Media”.⁸

No obstante, siguiendo a Agustín Beraza, a otro uruguayo como él, indica que la diferencia esencial con el pirata consiste en que este es independiente, mientras el corsario se ejercita en épocas de guerra, bajo la tutela de leyes y reglamentos. Aclaración similar a la de Manuel Lucena cuando indica que: “El corsario acepta las leyes y usos de la guerra, observa las instrucciones de su monarca y ofrece una fianza, como garantía de que respetaría el orden establecido”; aunque sin desertar de su idea del íntimo vínculo con la piratería.⁹ “Un aspecto enmascarador de la actividad corsaria -dice- es la coyuntura impuesta por la guerra. Frecuentemente un corsario era un pirata que aceptaba servir a un soberano para atacar las naves de otro al que había declarado la guerra. Teóricamente era un pirata cuando atacaba las naves de un monarca que estuviera en paz con el suyo, tras un conflicto. Esto era muy raro... aunque Walter Raleigh, ... fue ahorcado precisamente por esto”.¹⁰

Otra cuestión que llama la atención es la presencia de los valores éticos y morales en los intentos de caracterización del corso, particularmente cuando se parte, como se ha visto, de la piratería.

Ya hemos hecho referencia a la inserción de este concepto por parte de Azcárraga, y lo mismo hace Lucena parafraseando a Jaeger quien “ha enfatizado igualmente que la diferencia entre pirata y corsario estriba en la moral de este último: El corsario es un tipo de aventurero de moral diferente mais de meme pulsión”.¹¹

Curiosamente, también está en Betancur el principio moral o ético que vemos en Lucena. En este caso tomado de Julio Guillén, a quien transcribe en estos términos: “Fuimos corsarios a pesar nuestro, y lo practicamos, no por iniciativa, sino luchando a la contra”.¹² En este sentido moral estarían dadas las diferencias no solo entre el corsario y el pirata, sino también entre los corsarios de diverso origen. Así lo entiende el mismo Lucena cuando nos dice que “La moral del corsario español se fundaba en recobrar los bienes de la Corona o de sus compatriotas, y la de los corsarios extranjeros en romper el monopolio comercial impuesto por España”.¹³

Sin duda, falta aún mucho por aclarar sobre un tema que en la superficie parece totalmente claro, pero que, al profundizar en él, los contrastes se diluyen. Más aún, lo que a mi entender lo hace más interesante es observar cómo sus misiones y objetivos se ensanchan, diversificándose, enriqueciendo la visión de la labor corsaria, pero también, sin duda, otorgándole mayor complejidad. Al análisis de esas actividades que van más allá de una definición estándar del corso apunta este trabajo; de allí que nos permitamos caracterizarlo como una actividad “sui generis”.

MÁS ALLÁ DEL CORSARIO TRADICIONAL

Nada más alejado de mi tesis que la negación del corso como acción y extensión de actividades punitivas contra el enemigo, tal como se registra y regula en las mismas ordenanzas. No es mi propósito promover el renunciamento a la explicación de la actividad corsaria sobre la base de aquellos cánones iniciales. Hemos de mostrar que, en diversas situaciones, tanto en el acceso a la condición de corsario como por el ejercicio de la misma, aparecen diversos tipos de objetivos, obligaciones, necesidades, mandatos, etc., que van más allá del tradicional concepto estereotipado y restringido que se ha popularizado, incluso, en los medios académicos. Abordaje que no solo enriquece la percepción del tema y sus personajes, sino que acrecienta su atractivo y sentido épico. En definitiva, no se pretende aquí,

como he señalado, desmitificar, sino simplemente, desde una perspectiva historiográfica, mostrar un espectro de facetas que coadyuven comprender la temática en su totalidad.

Retomando a Betancur, podemos observar que, más allá de los puntos de partida en que concuerda genéricamente con las interpretaciones comúnmente aceptadas y difundidas sobre el curso, al referirse específicamente al ejercitado en el Río de la Plata va más allá, abriendo un nuevo cauce interpretativo. En esta zona, según él, respondió a la modalidad de “represalia”, en oposición al de “presa”. Argumento que se vincula con la necesidad de armarse para asegurar los vínculos atlánticos e interoceánicos frente a la acción punitiva de los corsarios ingleses y, en algún momento, también franceses, podríamos agregar. Más aún, es curioso que en oportunidades, en el momento de definir el armado de corsario y sus objetivos bélicos, la toma de presas, razón de ser fundamental de la actividad, aparezca como un objetivo secundario. Un ejemplo claro lo proporciona la fórmula empleada en 1806 para el navío *La Flor de Mayo*, indicando que: “Si llegase por algún accidente el caso de hacer alguna o algunas presas, serán partibles...”¹⁴

En definitiva, frente a la acción “punitiva” que encierra el concepto del curso tradicional y a la denominada “de represalia”, considero que podemos hablar genéricamente del curso como una actividad “de servicio”, abarcativa de todas las acciones que ejercitaban por interés, necesidad u obligación los corsarios.

VARIANTES DE LA ACTIVIDAD CORSARIA

Antes de hablar de los casos particulares, debemos hacer referencia a la situación de las posesiones hispanas del Río de la Plata, no solo marginales y separadas de la metrópoli por un vasto océano, sino afectadas por la presencia del Brasil portugués, promotor de la navegación regional, del comercio ilícito y trampolín para la acción británica tanto en épocas de guerra como de paz.

Dentro de este contexto, el conjunto de conflictos bélicos que afectaron a España a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX, crearon situaciones particulares en el ejercicio del curso.

A las cuestiones de carácter político, estratégico y de soberanía que ponían sobre la mesa de operaciones el desencadenamiento de un conflicto bélico, pronto se sumaban las relativas a la economía, finanzas, comercialización, transporte, comunicaciones, etc.

Situaciones que si bien afectaban a la totalidad del Imperio Español, lo hacían de forma diversa, según la región de que se tratara. De allí las particularidades que, sin desmedro del cuadro general en el que estaba inserto, afectó a la marginal área rioplatense.

EL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES

Centrémonos en los dos grandes conflictos posteriores a la creación del Virreinato. El de 1779 que llegará hasta 1783 y el de 1796 que, con un breve interregno de paz (1802-1804), aunque con el cambio de alianzas de 1808, perdurará hasta el inicio de la etapa revolucionaria. Veamos qué dice con respecto al primero, en su *Memoria*, el Virrey Vértiz: “La ruina del comercio en estas partes por la guerra con la Gran Bretaña tenía detenido el giro de los necesarios efectos de Europa de que se proveen, y sin circulación el dinero que debía remitirse de los que proceden sus ventajas: todo escaseaba y los pueblos eran sacrificados por los exorbitantes precios que les hacía sufrir la misma necesidad de socorrerse, y aun el erario

y otros objetos públicos padecían notablemente por la falta de derechos e imposiciones aligadas al mismo giro...”¹⁵

A título ilustrativo de la estagnación producida en la segunda, observemos simplemente el cuadro comparativo entre las entradas y salidas de “dinero, frutos y producciones” en los años 1796 y 1797:

| Año | Exportado | Importado |
|------|--------------------|-----------------|
| 1796 | 5.470.675 ps.6 rs. | 2.853.945 pesos |
| 1797 | 534.078 ps.4 rs. | 132.593 pesos |

Fuente: Archivo General de Indias, Buenos Aires, 346, elaboración propia.

En tales contextos, los problemas marítimos, comerciales, de producción y abastecimiento, derivados de las guerras, que fluctuaron entre la afectación del tráfico y la total estagnación, llevaron a la búsqueda de salidas colaterales, donde los corsarios por voluntad u obligación, tienen una vía de participación.

EL CORSO Y LA DEFENSA

De acuerdo a los lineamientos generales del corso, el fenómeno bélico del mismo parecería estar ligado a la finalidad punitiva. Sin embargo, como contrapartida de ese objetivo, adquiere un rol fundamental la defensa. Dentro de este concepto general de defensa, ejercida contra todo tipo de agresión enemiga (aún corsaria), encontramos actividades concretas como son las relacionadas con la protección de mercaderías (transporte, convoyes, etc.), con el patrullaje regional (control del contrabando, vigilancia de la soberanía y posesión territorial, etc.), con las comunicaciones (corsarios correos) y aún con la complementación y la suplantación de actividades propias de la armada. Hemos visto, incluso, la existencia de casos en que la documentación habilitante muestra la toma de presas como un objetivo secundario. Los ejemplos son múltiples y difíciles de encasillar, ya que, solamente en el caso de los corsarios transportistas, encontramos a unos conduciendo mercaderías en forma individual, a otros en forma colectiva, a otros llevando cargas al mismo tiempo que oficiaban de custodios de convoyes, etc.

Corso y mercancía

Con el objeto de movilizar el comercio marítimo con cierta seguridad, fuera de las precauciones tomadas con sistemas de convoyes o recurrencia al tráfico de neutrales, se recurrió al uso de corsarios. Así, navíos mercantes, no siempre bien artillados, fueron habilitados en “corso y mercaderías”, con el objeto de trasladar frutos y manufacturas, sin descartar la posibilidad de tomar alguna presa si se encontraban en alguna situación propicia.¹⁶

Dado el carácter de transportistas mercantes, conduciendo bienes propios y ajenos, con pagas especiales y/o a flete, no siempre estos barcos aparecen en los registros en su calidad de corsarios. José María Mariluz Urquijo nos proporciona la lista de algunos de ellos y sus destinos, hecha sobre la base de pedidos de armas y municiones en Montevideo:

1799- Fragata *Santa Teresa* (a) El Correo de Cádiz, al África.

1800- Fragata *Santísima Trinidad*, a Colonias Extranjeras.

- Fragata *San Juan Nepomuceno*, al Callao.
 - Fragata *Nuestra Sra. de los Dolores*, al Callao.
 - Fragata *San Martín*, a Europa.
- 1801- Corbeta *Escolástica*, a la Península.
- Fragata *La Galga*, a la Península.¹⁷

Cabe agregar que en octubre de ese mismo año entraba en Buenos Aires transportando frutos el bergantín corsario *N. S. del Pilar* (alias *El Vengador*) que, a su vez, había capturado el bergantín portugués *San Antonio de los Angeles*, proveniente de Bahía.¹⁸

Algunas veces, en lugar de “Curso y mercancía”, se utilizó la fórmula “Curso y transporte”, tal como lo hemos podido comprobar en algunos registros.

Es interesante acotar que varios de estos corsarios, con cargas, o vinieron directamente de Canarias o hicieron escala en el archipiélago. En octubre de 1805 entraba en Montevideo la goleta *Ntra. Sra. de Aránzazu* (a) *La Joven María Josefa*, procedente de Santa Cruz de Tenerife; en noviembre de 1808 lo hacía la fragata corsaria *Hensica*, de La Coruña y Tenerife; en enero de 1809 la fragata corsaria *Capilla* (Corsario y Transporte) de Cádiz y Tenerife y desde este mismo puerto isleño, en derecho, la fragata corsaria *El General Apodaca* (armado en curso y mercancías), el 3 de diciembre de 1810.¹⁹

Curso y transporte convoyado

Frente a la creciente presión de los navíos de guerra y corsarios británicos, que condicionaban y estagnaban el comercio atlántico, debió recurrirse al sistema de convoyes. En mayo de 1780, José de Gálvez comunicaba al Virrey del Río de la Plata que debía estar por arribar un convoy de naves mercantes que se había incorporado a otro mayor hasta Tenerife, para posteriormente dividirse y continuar viaje bajo la escolta de dos corsarios españoles.

Tanto España como América requerían del intercambio. “Hecho cargo el Rey de los graves e inevitables daños que se ocasionarían al comercio en general de haber de demorar ahí los Registros que tenga prontos y en estado de navegar a estos Reinos...[dice Gálvez al virrey Vértiz, al referirse al envío de barcos desde Cádiz, que] se ha dispuesto que estos vayan convoyados particularmente con algunos bajeles de buen porte bien armados y pertrechados, que los acompañen precisamente hasta Montevideo, y que estos mismos buques vuelvan a España convoyando todas las embarcaciones de comercio que estén detenidas ahí...”²⁰

El Consulado de Cádiz, que pese al proceso aperturista seguía siendo el epicentro del movimiento comercial, se hizo cargo del costo que demandaba la navegación convoyada. Para fines de marzo se hallaba lista la flota destinada al Río de la Plata, bajo la protección de dos corsarios, el navío *El Rosario* y la fragata *Ntra. Sra. de la Soledad*, que portaban 50 y 32 cañones respectivamente.

Con el ingreso de la fragata corsaria *Ntra. Sra. de la Soledad*, el 26 de agosto, se concluía con el arribo de la flota aprestada para el área rioplatense; agilizándose desde entonces los preparativos para la partida de los buques destinados a la Península, que recién zarparán en marzo de 1781.²¹

El convoy estaba compuesto por 24 embarcaciones de diverso tipo (5 navíos, 9 fragatas, 2 paquebotes, 1 bergantín, 6 saetias y 1 polacra) que transportaron, entre muchos productos, 409.823 cueros vacunos.²²

Todos los barcos iban cargados, incluso los dos corsarios despachados por el Consulado de Cádiz que transportaban cueros al pelo, suelas, lanas, cueros de lobo marino y de tigre, pieles de chinchilla y tabaco.²³

Curso multiuso

Un ejemplo de organización circunstancial y de objetivos múltiples lo constituyó la creación de corsarios por parte del Consulado de Buenos Aires, del que hablaremos también en otros apartados. Frente a la acción de los navíos británicos y a la pasividad de los barcos de guerra españoles amarrados en el Apostadero Naval de Montevideo, el 15 de octubre de 1800, el Consulado de Buenos Aires determina la necesidad de contribuir con el armamento de un navío corsario (luego fueron dos), con la finalidad de “que en concurrencia de las fragatas de S. M. hagan *crucero, corso y convoy*”.²⁴

Basábanse en el Reglamento de 1797, que normativizaba la actividad corsaria en los dominios americanos, con el objeto de proteger las costas y hostigar a las naves enemigas. Con tal objetivo, una Junta General determinó su financiación por medio de aporte de un 4% sobre las importaciones y 2% sobre las exportaciones, que se reducirían a ½ general al llegar la paz.

Con los objetivos concretos, luego de diversas gestiones para la compra de los navíos, aprovisionamiento de armamento, pertrechos y marinería y de un significativo préstamo virreinal (100.000 pesos), se determinó la compra del bergantín norteamericano, denominado *Antílope*, que pasaría a llamarse *San Francisco Javier*, alias el *Buenos Aires*. La idea inicial de erigir un navío corsario, para trabajar en un acuerdo de defensa y otras actividades, fue cambiado por la de alistar un buque de mayor porte, junto a otro de menor categoría. De allí que se determinara la compra de la goleta *Carolina*. Aunque con regular éxito y diversas peripecias, las naves lograron ahuyentar a diversos navíos, vigilar las costas, hacer algunas presas y perseguir el contrabando.²⁵

Cumplíase así con las funciones “multiuso”, enunciadas y que fueron mucho más allá de los objetivos mercantiles promovidos por el Consulado. Curiosamente, el nuevo derecho fue denominado “nueva avería de guarda-costas”.

Similares actividades fueron encomendadas al corsario armado, oportunamente, por el Cabildo de Buenos Aires.

LA ACTIVIDAD CORSARIA Y LA ACCIÓN MARÍTIMA REGIONAL

Frente a los fines políticos y estratégicos y a las claras ordenanzas que fueron rigiendo la actividad naval española, el actuar corsario se manifestó globalmente como un apoyo paralelo en épocas de guerra. Incluso, en más de una oportunidad, su labor fue considerada la trastienda sucia, frente a la fachada “honorable” sustentada por la marina de guerra.

Sin embargo, más allá de las apreciaciones que pudiéramos hacer en el orden ético y del honor, debemos señalar que, en muchas ocasiones, no solo los corsarios debieron actuar en

concordancia y compañía de la armada, sino que tuvieron, por voluntad, necesidad o coacción, que suplantarla en sus tareas.

Un antecedente importante. La obligación de hacer corso

Durante una de las actividades punitivas desarrolladas contra la Colonia del Sacramento (1735-1737), en la que, entre otros, el Cabildo de Buenos Aires debía proveer su cuota de esfuerzo y los habitantes su aporte en sangre, era convocado por el Gobernador el propietario y concesionario de los navíos de registro presentes en el río. Francisco de Alzaybar, experimentado en lides comerciales y marítimas,²⁶ no pudo evadir su responsabilidad en el sitio y bloqueo, pues -como señala Jumar- le resultaba imposible negarse a ejercer las obligaciones que conllevaba el nombramiento de “capitán de mar y guerra” que todo propietario de una licencia de comercio obtenía, particularmente cuando, al otro lado del Atlántico no era difícil que se produjeran actividades de esta naturaleza.²⁷

Corso y sumisión a las autoridades locales

Así como pudieron las máximas autoridades locales obligar a hacer corso e incluso negarlo, si entendían que no era conveniente, quienes tenían patente también estuvieron bajo su jurisdicción, no solo para utilizarlos sino también para controlarlos. Situación ratificada en Reales Ordenes. Tal el caso de los corsarios *El Rosario* y la fragata Ntra. *Sra. de la Soledad* que custodiaron y fueron transportistas de los navíos convoyados en la guerra por la Independencia de los Estados Unidos. Según una Real Orden de marzo de 1780, los corsarios debían “permanecer en este puerto a las órdenes del virrey”; aunque en este caso, siguiendo los lineamientos del Consulado gaditano, una vez que estos buques se hubieran provisto de los víveres precisos para su regreso, les debía ordenar el regreso “sin dilación” a Cádiz, “trayendo en su conserva todas las embarcaciones que se hallan destinadas a estos puertos”.²⁸

La promoción de la actividad corsaria

Pese a que existen en la historiografía opiniones contradictorias sobre la labor del Marqués de Avilés (y de otros virreyes) con respecto a la cuestión que nos ocupa, es interesante señalar sus actitudes promotoras del corso propuesto por el Consulado de Buenos Aires. Voluntad manifestada en el otorgamiento de un crédito de 100.000 pesos, en la sensibilidad demostrada frente a las quejas relacionadas con la forma de actuar la armada y la gobernación de Montevideo, en las presiones ejercidas para la adquisición de los navíos apropiados y, finalmente, por su interés en dejar salvadas todas las impugnaciones por las erogaciones que debería hacer el comercio para mantener la actividad corsaria. En efecto, en búsqueda de solucionar esta última cuestión, planteada con fuerza por el comercio montevideano (con apoyos en el Cabildo porteño), un Real Acuerdo, promovido por Avilés, da su aval para armar las dos naves “que en concurrencia de las fragatas de S.M. hagan crucero, corso y convoy, según sea necesario”.²⁹

Actividades navales conjuntas

Pese a que no siempre coincidieron en métodos, actitudes, consideraciones y organicidad, en más de una oportunidad se planificaron operaciones conjuntas entre la armada oficial y los corsarios. Un caso muy interesante se plantea en el Consulado de Buenos Aires cuando, a la luz de las escasas actividades de los navíos reales y la pertinaz presencia británica, se propone el armado de una fuerza tripartita. El proyecto era complejo, pues planteaba la creación de una

escuadrilla defensiva, compuesta por un buque armado por el Consulado, dos corsarios franceses que se encontraban por entonces en Montevideo y algunos barcos de la armada, con el objeto de poner en fuga a los ingleses.

Agreguemos que, más allá de este abortado proyecto, de las críticas consulares al Gobernador de Montevideo y de las denunciadas actitudes de desidia por parte de la Armada Oficial, existieron operaciones concertadas. Tal, por ejemplo, la persecución de enemigos efectuada conjuntamente por el corsario *San Francisco Javier*, con la corbeta de S.M. *Descubierta*.

El corso y la sustitución de la actividad oficial

Hemos visto cómo los navíos del Asentista fueron obligados a constituirse en corso (1735-1737), pero entonces no existían las fuerzas oficiales del aportadero de Montevideo. Tiempo después, refrendando las quejas sobre la falta de actividad de las fuerzas destacadas en el Río de la Plata, los dos corsarios del Consulado debieron reemplazar a los navíos de la Real Armada y al Resguardo. En junio de 1801, el *San Francisco Javier* zarpaba de Buenos Aires hacia Montevideo custodiando una zumaca de rentas y, la semana siguiente, lo hacía la *Carolina*, escoltando a otro barco cargado con pólvora que se dirigía a proveer a la plaza fuerte de Montevideo.

Corsario correo

Si bien durante la guerra se mantuvo un servicio de correos, las naves de la carrera oficial se complementaron -o incluso se superpusieron en tiempos- con avisos enviados desde Cádiz. Dentro de este contexto es interesante apuntar que, paralelamente a la actividad de custodia del convoy destinado a Cádiz y de transportar mercadería a bordo, el navío corsario *El Rosario* partió rumbo a Cádiz conduciendo cartas y otros pliegos de documentación y correspondencia oficial. Situación que no ha de extrañarnos, debido a las precauciones tomadas en el momento.³⁰

Asimismo, podríamos agregar otras actividades menores encargadas a los corsarios, pero que no harán más que abundar.

El Cabildo y su participación en el corso regional

A lo largo de la exposición nos hemos encontrado con corsarios que, sin desertar de aquellos significados prístinos de sus patentamientos, como elementos punitivos contra un enemigo beligerante, dieron a este concepto esencial, por sus funciones, actitudes, orígenes y objetivos de erección, un sentido más amplio y enriquecedor.

Más allá de la idea del pirata devenido en corsario y viceversa, del particular que únicamente apetece la rapiña que puede proporcionarle la coyuntura bélica o del héroe novelesco que busca la hazaña frente al enemigo, podemos observar un espectro de orígenes y funciones cumplidas bajo el “paraguas protector” que otorgaba la patente de corso. Incluso, por origen la gama es diversa, pues, frente al Estado promotor, al Consulado protector de sus intereses económicos o al individuo que deambula en búsqueda de la patente, aparece también el Cabildo, como organismo interesado directo.

Repelidas recientemente las invasiones inglesas, el traslado de la Corte lusitana al Brasil acrecentó la preocupación en el complejo marco local. Frente a la llegada del almirante Sidney Smith a Río de Janeiro, con una fuerza armada que apresó a una fragata Hamburguesa despachada desde el Río de la Plata, y al rumor del arribo de tropas británicas, en junio de 1808 el Síndico Procurador del Cabildo de Buenos Aires pedía el cierre del puerto. En pocos días, los temores y críticas se incrementaron, señalando el Ayuntamiento (7 de julio) los efectos negativos del: “Establecimiento del Príncipe Regente de Portugal en los Brasiles, su armonía con los ingleses, la concurrencia de éstos a aquellas colonias, el entable en ella de factorías considerables de géneros de sus fábricas, y el frecuente ingreso de navíos portugueses, en que con el mayor escándalo se internaban efectos de aquella clase, cuyo producido exportan fraudulentamente en plata, ocasionan la ruina del comercio y la de todas estas provincias, sacándonos el numerario en la época crítica en que más lo necesitamos para el pago de las tropas y gastos de defensa...”. Actitud que, pasando de las palabras, se tradujo en el armado de un corsario por parte del Cabildo, aprobado por el virrey Liniers, para perseguir a los contrabandistas.³¹

Sin embargo, en poco tiempo aquella dura actitud perdía vigencia. La invasión napoleónica a la Península transformó al gran enemigo de España en el gran aliado y, consecuentemente, tendieron a hacerse más laxas las medidas de seguridad, vigilancias y controles. De allí la desactivación, en enero de 1809, del falucho *San José y Ánimas*, armado en corso contra Gran Bretaña y destinado especialmente a evitar el contrabando.³²

El corso y sus contradicciones

Así como hemos partido de las definiciones formales sobre la actividad corsaria para introducirnos en el amplio terreno de su ejercitación, volvemos a las mismas para comprender las visiones, sentimientos, opiniones, encuentros, desencuentros, disputas ideológicas y de intereses, etc. en torno a la promoción del corso.

La determinación de emprender actividades corsarias en medio de guerras complejas, era tomada por las máximas autoridades de los respectivos reinos, pero no siempre sus resultados eran los esperados por sus súbditos de ultramar. Situación planteada para el Río de la Plata, pero que también afectó a otras regiones de Hispanoamérica e incluso al Brasil portugués. No podemos olvidar que el problema de la navegación sudatlántica y de los vínculos exteriores del Río de la Plata, no pueden ser comprendidos sin el análisis de la presencia del Brasil. Situación que también incluye a la actividad corsaria.³³

Las discrepancias sobre las políticas económicas, tanto en épocas de guerra como de paz no eran nuevas. Los objetivos de desarrollo del imperio, desde un comienzo fueron marcando diferencias en el desenvolvimiento de las regiones y, consecuentemente, se generaron variados puntos de vista y de intereses, no solo entre la Metrópoli y sus colonias, sino entre ellas entre sí. Tal el caso del enfrenamiento entre Lima y Buenos Aires, en el que la presencia gaditana no fue ajena, o de los sentimientos contradictorios con respecto a la presencia de los lusitanos en la Colonia del Sacramento, “la Jamaica” del Cono Sur.

Si los problemas, enfrentamientos y resentimientos eran importantes en épocas de paz, estos se incentivaban en medio de las crisis provocadas por guerras; aunque es importante señalar que, pese a la lejanía y marginalidad, se mantuvo un fuerte sentido de solidaridad y fidelidad con los altos intereses del reino. No obstante esto, no era lo mismo determinar ejecución del corso propio y la aceptación del ejercido por los aliados, por parte de la

metrópoli, que sufrirlo en las posesiones de ultramar. Tal el caso del corso francés ejercido desde el Río de la Plata. A excepción de los que se vieron favorecidos directamente por la acción corsaria, participando directa o indirectamente en la misma (caso de los armadores, proveedores e, incluso, socios), el grueso de los habitantes se sintieron afectados por el mismo, convirtiéndose en un bumerang.

Tradicionalmente, por vías legales o ilícitas, el Brasil había proporcionado salidas colaterales al comercio y el abasto regional. A lo largo de más de dos siglos, una amplia red de relaciones mercantiles se fue consolidando sobre los límites jurisdiccionales de ambos imperios. De allí que la aparición del corso, particularmente ejercido por extranjeros, creara situaciones difíciles en el ámbito regional. Tal la señalada presencia de corsarios franceses que interceptaban la navegación lusitana. A las quejas de los navieros, comerciantes y productores afectados por las interferencias en los vínculos brasileños-rioplatenses y de la población, que sufría los problemas del desabastecimiento y el alza de precios, se sumó, incluso, las de las mismas autoridades. Quien se quejó por esta situación en 1799 fue el controvertido Administrador de la Aduana de Buenos Aires, Ángel Izquierdo, quien, aduciendo algunos problemas referidos a las patentes de corso francesas, aprovechó la oportunidad para señalar los males que se estaban acarreado al comercio con el Brasil. Posición que se ve reflejada en otras autoridades.

Curiosamente, el mismo virrey Avilés comunicaba reservadamente al virrey del Brasil y al jefe de la escuadra portuguesa los movimientos de los corsarios franceses, con el objeto de evitar que interfirieran en el envío, por su intermedio de la flota lusitana, de una remesa de caudales hacia España.³⁴

El apresamiento de algunos navíos portugueses durante la breve “Guerra de las Naranjas”, no dejó de acarrear problemas en el Consulado por la trama de intereses luso-hispanos en el orden regional; pudiéndose advertir con claridad las divergencias de perspectivas de ambos lados del Atlántico. Así, cuando el comerciante José Martínez de la Hoz protesta por dichos apresamientos, se le responde que “este es un asunto de la mayor importancia respecto a que se debe tratar de conciliar el cumplimiento de los mandatos del Soberano, los intereses de la navegación y del comercio, y el bien de la agricultura de estas provincias”.³⁵

Cabe igualmente señalar que, como contrapartida, los lusitanos del Brasil también se vieron afectados por la presencia y acción de los corsarios de sus aliados británicos. Como hemos visto, una singular trama de relaciones mercantiles interregionales, muchas veces protegidas y fomentadas por las mismas autoridades locales de España y Portugal, se había ido consolidando. De allí que el apresamiento y/o hundimiento de barcos españoles destinados a las travesías entre diversos puertos brasileños y Montevideo o Buenos Aires se viera también allí como una agresión del tradicional aliado. Situación que incluso tiene una connotación más significativa con la presencia de navieros portugueses en Ciudad del Cabo, con el objeto de rescatar veleros españoles capturados por corsarios ingleses.

Así, sin la más mínima intención de desmitificar la novelesca figura del corsario, dando órdenes desde la toldilla, enarbolando las velas para cazar a su presa o saltando sobre las arboladuras caídas en la contienda, hemos de tratar de mostrar otros aspectos de la acción y estructuración del corso, que nos ayudan a explicar su desenvolvimiento histórico. Con tal objetivo, hemos hecho referencia, desde una perspectiva rioplatense, a diversas cuestiones relacionadas tanto con las variantes en la actividad corsaria, como con los orígenes institucionales y la conveniencia de su ejercitación. Visión esta que tiende a mostrar otros

cauces del quehacer corsario, rompiendo estereotipos y permitiéndonos calificarlo como una actividad “sui generis”.

NOTAS

- ¹ *Enciclopedia Universal Ilustrada*, Espasa Calpe, Madrid, 1973, T. XV, p. 992.
- ² *Diccionario de la Lengua Española. Real Academia Española*, 2002 – 22 Ed., p. 452.
- ³ *Op. cit.*, p. 1154.
- ⁴ AZCÁRRAGA DE BUSTAMANTE, José Luis de. *El curso marítimo*, Madrid, CSIC, Ministerio de Marina, 1950.
- ⁵ JAEGER, Gérard A. *Pirates, filibustiers et corsaires*, Avignon, Aubanel, 1987.
- ⁶ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Madrid, Ed. Síntesis, 2005, p. 28.
- ⁷ Según AZCÁRRAGA DE BUSTAMANTE, José Luis. *El curso marítimo*, Madrid, CSIC, Ministerio de Marina, 1950, p. 161. En: LUCENA SALMORAL, Manuel. *Op. cit.*, p. 35.
- ⁸ BENTANCUR, Arturo Ariel. *El puerto colonial de Montevideo*, Montevideo, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1997, T. I, p. 321.
- ⁹ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Op. cit.*, p. 31.
- ¹⁰ *Op. cit.*
- ¹¹ JAEGER, Gérard A. *Pirates, filibustiers et corsaires, op. cit.*, Avignon, Aubanel, 1987.
- ¹² BENTANCUR, Arturo Ariel. *Op. cit.*, T. I, p. 321.
- ¹³ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Op. cit.*, p. 32.
- ¹⁴ BENTANCUR, Arturo Ariel. *Op. cit.*, T. I, p. 332. AGN (Montevideo), Protocolos de Marina, Escrituras de 1806.
- ¹⁵ *Memorias de los Virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, Bajel, 1945, p. 196.
- ¹⁶ Interesantes aportaciones sobre esta cuestión la encontramos también en la importante Tesis doctoral (aún inédita) de ALFONSO MOLA, Marina, sobre “La flota gaditana del Libre Comercio (1778-1828)”, presentada en la Universidad de Sevilla, en 1996.
- ¹⁷ MARILUZ URQUIJO, J.M. *El Virreinato del Río de la Plata en la época del Marqués de Avilés (1799-1801)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, Plus Ultra, 1987, p. 130. Archivo General de la Nación (Argentina), XIII-38-9-1 y XIII-39-9-2. Lista hecha sobre la base de pedidos de municiones y armamento a los almacenes reales.
- ¹⁸ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 383.
- ¹⁹ Archivo General de la Nación (Uruguay), Archivo General Administrativo, libro 96.
- ²⁰ “Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)”. Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, *Documentos para la Historia Argentina*, 1915-1916, T. VII, pp. 170-171.
- ²¹ Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.
- ²² RAVIGNANI, E. “El volumen del comercio del Río de la Plata, a comienzos del Virreinato (1779-1781)”, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, *Boletín del Instituto de*

Investigaciones Históricas, 1952, T. XV, año XI, N°54. - El autor reproduce la información enviada por el intendente Manuel Ignacio Fernández a José de Gálvez, el 30 de abril de 1781, que se encuentra en el Archivo General de Indias, Buenos Aires, 355. -Observamos algunas diferencias con la documentación sobre la misma cuestión que hemos podido consultar en el Archivo General de la Nación del Uruguay.

- ²³ Archivo General de la Nación (Uruguay), Fondo del Ex- Museo Histórico Nacional, Caja 221. Archivo General de Indias, Buenos Aires, 141.
- ²⁴ Archivo General de la Nación (Argentina), IX-29-1-2. Vide: MARILUZ URQUIJO, J.M. *Op. cit.* p. 124 y ss. y TJARKS, G. *El Consulado de Buenos Aires y su proyección en la Historia del Río de la Plata*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, 1962, T. II, pp. 522-523.
- ²⁵ MARILUZ URQUIJO, J.M. *Op. cit.*, p. 129.
- ²⁶ Recordemos que en 1724 y 1725 se habían firmado acuerdos con Alzaybar, en los que determinó el transporte de pobladores canarios. Archivo General de la Nación (Argentina), IX-43-1-4.
- ²⁷ JUMAR, Fernando. *Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778*, En SILVA, Hernán Asdrúbal (Director General). *Los Caminos del MERCOSUR, Historia Económica Regional. Etapa Colonial*, México, Organización de los Estados Americanos-Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004, pp. 177-178.
- ²⁸ “Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)”, *op. cit.*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, *Documentos para la Historia Argentina*, 1915-1916, T. VII, pp. 171-172.
- ²⁹ Archivo General de la Nación (Argentina), IX-29-1-2. Vide: MARILUZ URQUIJO, J.M. *Op. cit.* p. 124 y ss. y TJARKS, G. *Op. cit.*, 1962, T. II, pp. 521 y ss.
- ³⁰ Hemos apuntado este caso por haberlo comprobado documentalmente pero, dadas las vías de comunicación colaterales que se generaban en épocas de guerra, como el transporte de caudales y correspondencia por medio de los portugueses, no sería raro que otros corsarios se ejercitaran como improvisados correos.
- ³¹ Archivo General de la Nación, *Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*, Buenos Aires, 1927, Serie IV, T. III, pp. 139-140.
- ³² “Comercio de Indias, Consulado, Comercio de Negros y de Extranjeros (1791-1809)”, *op. cit.*, Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, *Documentos para la Historia Argentina*, 1916, T. VII, p. 372.
- ³³ Un significativo ejemplo lo proporciona AYALA, Manuel Josef, en su *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, al referirse al curso y su mantenimiento en 1655. CORSO: 1 Mostrando la experiencia graves inconvenientes y daños de concederlo a diferentes personas en navíos suyos, y otras embarcaciones, pues a título de ello se comprendía a los rebeldes de Portugal, que se extendían hasta el Brasil con solo el intento de comerciar en el puerto de Buenos Aires y demás de las Indias, de donde sacaban plata en barras, piñas, y barretones sin quintar, en fraude de este derecho del producto del Cerro de Potosí, y minerales de aquellas provincias comerciando con negros, y géneros en sumas gruesas contra la prohibición de las leyes, perjuicio de la Real Hacienda y Consulado de Sevilla; cuyo daño considerado, y consultado el consejo de S.M. resolvió prohibir del todo las licencias de curso, excusando concederlas el de Guerra, y demás que tuviesen facultad para ello; y en caso que totalmente no se prohibiesen, se previniese precisamente en los despachos que se diesen, que con ningún pretexto pudiesen navegar alas costas del Brasil, ni de las Indias, y en contravención por el mismo caso de haber pasado de aquellos puertos, incurriesen en comiso y en las demás penas establecidas por ordenanzas de la Contratación de Indias, participando al Virrey y Gobernadores, para que lo tuviesen entendido, y lo hiciesen publicar en todos los puertos y los ministros de ellos ejecutasen la resolución referida en los navíos corsistas, que arribasen a ellos con cualquier pretexto dándolos por decomiso, y las mercaderías que llevasen, procediendo a las

demás condenaciones establecidas por la citada ordenanza. Cédula de 2 de marzo de 1655- Cedulaario 25, fol. 6 v^a, N^o 4. - AYALA, Manuel Josef de. *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1989, T. IV, p. 315.

³⁴ MARILUZ URQUIJO, J.M. *Op. cit.*, p. 131.

³⁵ Según: NAVARRO FLORIA, Pedro. *El Consulado de Buenos Aires, 1790-1806*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, 1988, (Inédita), p. 151.