

1816, un año decisivo en las guerras de la independencia de Hispanomérica

Feliciano Gámez Duarte

Asociación iberoamericana de historia naval

En este artículo hago un breve repaso a lo que a mi juicio es el momento decisivo en el devenir de las guerras de independencia de Hispanoamérica. En 1816 comienza la afluencia masiva de corsarios norteamericanos que se ponen a la servicio de las nacientes repúblicas en guerra contra la metrópoli; en ese mismo año, como respuesta de las disposiciones legales españolas para el fomento del corso, algunas repúblicas insurgentes como las Provincias Unidas del Río de la Plata deciden elaborar sus propias ordenanzas de corso ya que, hasta entonces habían dependido de las leyes españolas de 1801.

En 1816, puertos como el de La Habana estaban bloqueados por los corsarios de Nueva Granada y en ese mismo año comienza la ofensiva diplomática española en los EE.UU. para tratar de frenar el avance de este corso. El año de 1816, por último, comienza a negociarse la mayor estafa cometida contra el gobierno de Fernando VII, por el que ocho buques de guerra rusos candidatos a ser desguazados fueron adquiridos para ser empleados por la Armada Real en la lucha contra los rebeldes hispanoamericanos.

Como indico en el título de este artículo creo que 1816 fue un año decisivo en el devenir de las guerras de independencia de Hispanoamérica, a mi juicio es cuando se inclina decisivamente la balanza a favor de las nuevas repúblicas. Las acciones de corsarios rioplatenses y colombianos habían comenzado en 1815 para los primeros y hacia 1814 los segundos, sin embargo, fue en 1816 cuando estas acciones dieron un salto tanto cualitativo como cuantitativo.

Antecedentes

Hasta 1814 no hay práctica constatación de que los rebeldes hispanoamericanos se hubieran planteado llevar su enfrentamiento al mar. Sin embargo, en el Río de la Plata y Venezuela pronto cobra fuerza la idea de que sólo la superioridad naval frente a la metrópoli les puede dar fuerza suficiente para acabar con el poder de los ejércitos españoles en el continente. En torno a 1814 esa superioridad estaba en manos de España, aun contando ésta con una marina bastante menguada con respecto a la ideada por Patiño y el Marqués de la Ensenada.

Alrededor de ese mismo año de 1814 comienzan a darse voces de alarma por parte del Virrey Calleja acerca de una mayor presencia de

corsarios y contrabandistas en el Golfo de México. Lo que más se temía en aquel momento no era tanto el daño que podían hacer al comercio ultramarino, sino la ayuda que éstos podían llegar a prestar a los rebeldes. Estos contrabandistas y corsarios procedían de puertos estadounidenses, en especial de Nueva Orleans, alternativamente ejercen el comercio de esclavos. El origen de estos corsarios está en la guerra que, desde 1812 y hasta la batalla de Nueva Orleans, en 1815 enfrentó a norteamericanos y británicos, la debilidad manifiesta de la marina norteamericana frente a la británica forzó a que el presidente de los EE.UU., Madison, expidiese patentes de corso. Así, puertos como el de Baltimore se convirtieron en auténticas bases corsarias, donde se concentraban infinidad de buques dedicados a este lucrativo ejercicio. En este puerto de la bahía de Chesapeake se desarrolló un modelo de buque magnífico tanto para el tráfico negrero como para el corso: los conocidos clippers de Baltimore.

La presencia de estos corsarios se hizo patente tanto en el continente americano como en otros escenarios más alejados: Sudáfrica, el Índico o la propia bahía de Cádiz[1]. Durante los poco más de dos años de guerra contra los británicos, los corsarios norteamericanos capturaron más de 1700 presas. La Nochebuena de 1814 se firmó el Tratado de Gante que sellaría la paz entre EE.UU. y Gran Bretaña y con él el cese de las actividades corsarias, miles de hombres vieron cómo, con la rúbrica de este tratado, su forma de vida quedaba directamente fuera de la ley, ya que las patentes sólo tienen vigencia mientras dura el conflicto o por el tiempo que determine la autoridad expedidora; fue entonces cuando los corsarios norteamericanos comenzaron a ejercer el contrabando en el Caribe o cuando, directamente se pusieron al servicio de las repúblicas rebeldes.

Los corsarios insurgentes y la independencia de Hispanoamérica

El curso ya estaba bien establecido en Buenos Aires, mucho antes de su legalización por medio de un decreto fechado el 18 de noviembre de 1816. Seis meses más tarde, otro decreto, cuidadosamente redactado y promulgado el 15 de mayo de 1817, reglamentó definitivamente las operaciones de los corsarios, distinguiendo con precisión entre corsario y pirata y estableciendo definitivamente las obligaciones de quienes aceptaron patentes del gobierno de Buenos Aires. Aclaraba al punto el trato que debía darse a los prisioneros, la obligación de batirse bajo la bandera albiceleste, la obligación de comunicar al puerto de salida las incidencias de la empresa y, la regla, infinitas veces violada, de no atacar ninguna nave que no llevara la bandera española. Por último, aunque no menos importante, se fijaban tribunales de presas que tenían la responsabilidad de decidir si las capturas eran buenas presas o no, y a los cuales aquellas personas cuyos barcos fueron capturados pudieran apelar.

A fines de octubre de 1815 zarpó la expedición corsaria al mando de Brown que consistía en cuatro buques. De esta escuadra, tres buques sí lograron llegar al Pacífico y en esas aguas dieron un magnífico ejemplo de los resultados que el empleo de corsarios puede producir. Aunque no lograron liberar a los rebeldes encarcelados en la isla de Juan Fernández, uno de sus principales propósitos, consiguieron paralizar el comercio español en el Pacífico. Las pérdidas causadas a los comerciantes de Lima fueron enormes. Los realistas en Chile y Perú ya no solamente tenían que temer un ataque a través de la cordillera, entre ellos comenzaba a tomar cuerpo la convicción de que podían ser atacados por el mar. San Martín, por su parte, hizo circular rumores de que se preparaba una expedición en Buenos Aires que atacaría Concepción y San Vicente, en cooperación con la travesía de los Andes por su ejército.

LEWIS WINKLER BEALER, EN UNO DE LOS ESCASOS LIBROS QUE ABORDAN EL CORSARISMO INSURGENTE, AFIRMA QUE: “MUCHOS LIBROS SE HAN ESCRITO SOBRE LAS GUERRAS HISPANOAMERICANAS DE LA INDEPENDENCIA. FUERON EXPUESTAS CON TODA EXTENSIÓN EN LAS HISTORIAS PARTICULARES DE LAS NACIONES DE ORIGEN HISPÁNICO. LAS CAMPAÑAS DE BOLÍVAR Y SAN MARTÍN HAN SIDO ESTUDIADAS REPETIDAS VECES. LA EFICAZ AYUDA PRESTADA POR LOS EXTRANJEROS QUE SIRVIERON EN LOS EJÉRCITOS DE AQUELLAS NACIONES HA SIDO BRILLANTEMENTE NARRADA POR LOS ESCRITORES DE LOS ESTADOS UNIDOS Y EUROPA. SIN EMBARGO, EL ASPECTO NAVAL DE LA GUERRA FUE COMPLETAMENTE DESCUIDADO HASTA EL PRESENTE. RARA VEZ SE MENCIONA UNA BATALLA NAVAL SINO EN RELACIÓN CON LA CARRERA DEL PINTOESCO, BELICOSO Y EGOTISTA COCHRANE[2]. SE HABLÓ TAN SOMERAMENTE DE CUALQUIER OTRO ASPECTO DE LA GUERRA NAVAL, QUE ES CREENCIA COMÚN FUERA DE LA AMÉRICA ESPAÑOLA, QUE COCHRANE FUE CASI EL ÚNICO MARINO QUE PRESTÓ SERVICIO EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA, Y OTRO ASPECTO DE LA GUERRA NAVAL, EL CORSO, NO FUE CONSIDERADO NI AUN POR LOS HISTORIADORES DE LA MISMA AMÉRICA ESPAÑOLA” (PODEMOS INCLUIR AQUÍ TAMBIÉN LA HISTORIOGRAFÍA ELABORADA EN ESPAÑA)[3]. POCO HA VARIADO EL PANORAMA DESDE QUE BEALER ESCRIBIÓ ESTA LÍNEAS EN 1937, ESCASAMENTE SE HAN LLENADO ALGUNOS VACÍOS; ALGUNOS PAÍSES, COMO SON LOS CASOS DE ARGENTINA, URUGUAY O MÉXICO, HAN REALIZADO IMPORTANTES APORTACIONES BIBLIOGRÁFICAS; SIN EMBARGO, EN OTROS CASOS, ENTRE LOS QUE PARA NUESTRA DESGRACIA SE ENCUENTRA NUESTRA NACIÓN, EL CORSO PERMANECE CASI COMO “TERRA IGNOTA”.

El corso forma parte ineludible del conflicto mantenido por las colonias contra la metrópoli, no podemos comprender la magnitud de los éxitos obtenidos por los insurgentes en sus enfrentamientos terrestres contra las tropas realistas si no estudiamos, al mismo tiempo, las campañas llevadas a cabo por los corsarios hispanoamericanos. De las acciones de éstos dependieron, en buena medida, los movimientos de las tropas en tierra;

con su presencia ante Cádiz dificultaron la salida de convoyes de armas, pertrechos o incluso tropas, obligaron a destinar al Golfo de Cádiz, incluso al Mediterráneo, unidades de la marina de guerra cuya presencia era imprescindible en las aguas americanas, como apoyo a las tropas de tierra y para combatir a las unidades navales y corsarias que actuaban en aquella zona.

Los corsarios insurgentes actuaban como avanzadilla, observadores e incluso espías, obtenían información que transmitían con toda puntualidad a las autoridades independentistas: uno de los principales objetivos de estos corsarios cada vez que capturaban un buque era la correspondencia, de ella podían obtener informaciones de todo tipo. Se trataba de eliminar cualquier tipo de factor sorpresa por parte de las autoridades realistas y, en todo caso, revertir éste del lado de los independentistas al tener el poder que le otorgaba la información decomisada al enemigo.

Por otra parte, resulta evidente el impacto de las acciones de los corsarios en la economía en dos niveles: el primero el de la economía a gran escala o la macroeconomía, es decir, la exportación e importación a través de los puertos, en especial el de Cádiz; a un segundo nivel, la “economía doméstica” de la propia ciudad de Cádiz resultó bastante afectada, toda vez que el sustento diario de la misma se hacía a través de vías marítimas. No obstante, el estudio de sus acciones no revela la realidad de una ciudad sometida a sus depredaciones, una ciudad necesitada de mares expeditos, que permitieran la libre entrada y salida de buques, no sólo los que llevaban mercancías a América o venían de aquellos territorios con ricos cargamentos, sino también la libertad de acceso a los muelles de los buques costaneros que traían a la ciudad los productos necesarios para el sustento diario. De todos los puertos de España el más afectado por los corsarios, fue, sin ningún género de dudas, el de Cádiz. Al ser también el de mayor

movimiento y la base de la que partían las tropas y expediciones a América era lógico, por otra parte, que los corsarios pusieran los ojos en este puerto, sin embargo, el daño no se centraba sólo en los mercantes que llegaban desde aquel continente. Como hemos indicado más arriba, la necesidad que tenía la ciudad de Cádiz de recibir su aprovisionamiento diario por vía marítima convirtió a las pequeñas embarcaciones de cabotaje en víctimas propiciatorias de los insurgentes.

Consecuencias de las acciones de los corsarios insurgentes

Para la elaboración de la Tesis doctoral que estoy dedicando al curso insurgente he realizado una base de datos en la que trato de documentar las capturas efectuadas por los corsarios insurgentes, centrándome sobre todo en las más cercanas a las aguas peninsulares. Esta base de datos nos muestra un alto número de embarcaciones costaneras capturadas o detenidas en aguas cercanas a Cádiz, a las cuales se despojaba de sus cargamentos si éstos eran de productos alimenticios y vino y a continuación se las hundía o incendiaba. Si estos buques viajaban en lastre o sus cargamentos no eran de alimentos el objetivo de los corsarios pasaba a ser las propias vituallas que llevaban a bordo los tripulantes para su sustento. Estas presas carecían de cualquier otro tipo de valor, por lo que nunca eran remitidas a los puertos donde se ubicaban los tribunales de presa, es decir se les permitía continuar su navegación o se procedía a su hundimiento.

Aquellos afortunados que se veían puestos en libertad por los corsarios y que podían continuar su viaje, por lo general, eran usados por los propios corsarios para llevar a tierra a prisioneros procedentes de buques que por su valor intrínseco o el de sus cargamentos eran remitidos con tripulaciones de presa a los tribunales que debía dirimir si eran buenas o malas presas. En algunos casos con esos prisioneros llegaban a Cádiz misivas de algún capitán corsario de los que navegaban frente a Cádiz,

valgan para el caso estos dos ejemplos procedentes de uno de los más eficaces de estos capitanes: José Joaquín de Almeyda

“SR. PRESIDENTE DEL CONSULADO DE CÁDIZ = MUY SR. MÍO: HACIENDO LA GUERRA A LA NACIÓN ESPAÑOLA A NOMBRE DE LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL SUR DE BUENOS AIRES, POR LOS MOTIVOS QUE A V. NO SE LE OCULTAN, APRESÉ AL BERGANTÍN ESPAÑOL NOMBRADO SAN FRANCISCO DE PAULA, DE PORTE DE 75 TONELADAS, SU CAPITÁN LORENZO BITUAL, PROCEDENTE DE VIGO PARA BARCELONA. Y PARA DESCARGO DE DICHO CAPITÁN CON LOS CARGADORES LE HAGO ÉSTE, EN LA GOLETA CONGRESO A 22 DE SEPTIEMBRE DE 1817= FIRMADO JOSÉ ALMEYDA”^[4]

“Sr. Presidente del Consulado de Cádiz = Digo yo D. José Almeyda, capitán de la goleta CONGRESO, procedente de Buenos Aires, como el día 1º de Octubre de este presente año apresé la fragata nombrada LA DIANA (a.) EL PÁJARO, su capitán D. Miguel Bozo, habiendo obrado este sujeto con el honor correspondiente a sus años. Para resguardo de dicho capitán hago esta a bordo de la goleta CONGRESO, hoy 2 de Octubre de 1817 = Firmado = Almeyda”^[5].

Pero volvamos al año que da lugar al título de este artículo, 1816. Decía anteriormente que, a mi juicio, se trata del año decisivo dentro de la guerra. Hasta entonces los contendientes, salvo el episodio de la batalla de Montevideo (una batalla fluvial en un sentido estricto), no habían trasladado al mar el enfrentamiento, la superioridad naval aun correspondía a la metrópoli. Si bien a fines de 1815 los bonaerenses ya habían expedido más de cincuenta patentes, los buques que ejercían el corso patentados por estas autoridades no habían alcanzado aun las aguas peninsulares, ni tan siquiera las de las Islas Canarias. Sus acciones se desarrollaban en la desembocadura del Plata y a todo lo largo de las cercanas costas del Brasil.

A lo largo del mes de febrero de ese mismo año de 1815 había partido de Cádiz la expedición del general Morillo, más de 10.400 hombres que se dirigieron hacia Venezuela. Las autoridades del Río de la Plata temían, con bastante fundamento, que una nueva expedición se dirigiese hacia aquella zona del continente americano por ello había que actuar en todos los frentes posibles para impedir la llegada de nuevas tropas expedicionarias; es el momento en que el curso insurgente vive un salto cualitativo y dos zonas muy distantes entre sí sufren en carne propia este refuerzo de las acciones de los corsarios: Cádiz y La Habana.

Destacar corsarios a Cádiz además de la evidente finalidad pecuniaria, es decir, las posibilidades de hacerse con un jugoso botín, buscaba obtener información de primera mano sobre la posible salida de una expedición hacia el Cono Sur, era una misión de contra-vigilancia e inteligencia. En los primeros meses de 1816 los rioplatenses alcanzan las aguas peninsulares, comienza así un sexenio de pulso naval entre la metrópoli y sus antiguas colonias en un episodio que ha pasado generalmente desapercibido para los investigadores del proceso emancipador hispanoamericano y que será verdaderamente decisivo para el desarrollo del mismo.

La respuesta a este curso insurgente vendría dada en diferentes formas. En febrero de 1816, el gobierno de Fernando VII promulga una Real Orden que buscaba fomentar un corsarismo que, salvo momentos excepcionales, nunca se había desarrollado suficientemente en España[6]. Era una medida que ponía en evidencia la precaria situación de la Armada Real, una marina que estaba prácticamente incapacitada para la defensa de las costas españolas y americanas así como para la protección del comercio colonial metropolitano; los dos desastres sucesivos del Cabo de San Vicente, el 14 de febrero de 1797, y el de Trafalgar del 21 de Octubre de

1805, unidas a la inacción de Carlos IV y Godoy con respecto a la marina habían convertido a ésta en un espectro de lo que fue otrora. Había pasado de ser un instrumento diseñado para la defensa de las rutas comerciales entre la Península y América y también Asia, un instrumento que funcionaba más o menos adecuadamente y que falló estrepitosamente en el mismo momento en que las concepciones estratégicas variaron, es decir, cuando se buscó el enfrentamiento directo con una armada más poderosa: la Royal Navy. Una vez que la Armada queda en precario e incapacitada para la defensa del comercio se buscan nuevos instrumentos y en el fomento del corso reside el principal de ellos, pese a las ventajosas condiciones del la Real Orden de febrero de 1816 los navieros no respondieron adecuadamente a la llamada de las ganancias de este “comercio alternativo” [7]. El otro instrumento al que recurrirá el gobierno de Fernando VII para el relanzamiento de la Armada será la adquisición de los tristemente famosos buques rusos, una monumental estafa ejecutada por el embajador ruso Tattischeff contra las arcas de la Real Hacienda española. La compra de los navíos rusos[8] de 1817 tenía que haber paliado la situación de escasez de buques que presentaba la Real Armada después de la batalla de Trafalgar. Estos buques, que desde los medios oficiales se describían como la panacea milagrosa para remediar los males de la armada[9], no pasaron de ser más que simples candidatos al desguace; por estos ocho cascarones se pagó un precio desorbitado, además su utilidad quedó bastante descartada, de ellos sólo dos pudieron ser habilitados para la navegación, toda vez que su estado de conservación era deplorable, estaban carcomidos y necesitaban, los que podían ser recuperados, fuertes sumas de dinero para poder ser reparados, uno de los cuales, el *San Telmo*, después de haber pasado por los diques de la Carraca, ser habilitado y partir hacia la costa de Chile y Perú con el fin de imponer la autoridad realista en aquella zona, se perdió en las aguas cercanas al

continente antártico. De la inutilidad de la inversión realizada da buena cuenta el hecho de que en 1821, el gobierno constitucional planteó la posibilidad de adquirir varios navíos de 74 cañones en Francia, para lo que se creó una comisión formada por el embajador de España en París, marqués de Casa Irujo, el capitán de fragata don Dionisio Capaz, el ingeniero de construcción don José Posea y Don Pablo Amado, delineador de la Comandancia General; esta compra quedó descartada definitivamente hacia marzo de 1822[10]. El estado de la Armada hacia 1826, momento en el que se alcanzó una especial virulencia en los ataques corsarios, era francamente descorazonador: “entre 1795 y 1825 España perdía 22 navíos en acción de guerra, 10 en accidente de mar, 8 se transfirieron a Francia y 39 fueron dados de baja por su mal estado; es decir que en treinta y dos años un total de 79 navíos desaparecieron de la flota. Por el contrario, durante esta etapa sólo se pueden anotar 11 altas”[11].

Retomemos de nuevo nuestro escenario cronológico de 1816; ese es año en que los corsarios rioplatenses se aventuran más allá de las proximidades de la desembocadura del Plata y comienzan sus ataques contra los principales puertos españoles, sus acciones se concentran, sobre todo en el área geográfica comprendida por los cabos de San Vicente y de Santa María, en la costa Sur de Portugal, y la embocadura del Estrecho de Gibraltar, es decir, el Golfo de Cádiz, la zona donde convergen las principales rutas comerciales. Las necesidades de alimentos y aguada planteadas por sus largas estancias en esta agua se solventaban, en parte, gracias a las rapiñas practicadas contra los buques de cabotaje que navegaban hacia o desde Cádiz y los puertos de su entorno, sin embargo, esta solución podía llegar a ser insuficiente, en tal caso los corsarios podían recurrir a Gibraltar, un puerto que, como se demostró durante la ofensiva corsaria colombiana de 1826[12], podía ser imprescindible, no obstante, no

era el único, también podían recurrir a otros del Norte de África como Salé o Larache. En estos últimos, así como en Gibraltar, los corsarios obtenían además de los elementos necesarios para su sustento, algo no menos importante: información sobre los movimientos de buques en el área de la bahía de Cádiz, sólo con información “privilegiada” podrían explicarse algunos golpes que, a primera vista, pudieran parecer fruto de la fortuna, me refiero, sobre todo, a la captura de la fragata de la Real Compañía de Filipinas “*Esperanza*”, que partía del puerto de Cádiz rumbo a Manila y que fue capturada a la vista del mismo, llevando a bordo a altas autoridades destinadas a las Filipinas[13].

HABÍA SERIAS SOSPECHAS ACERCA DE POSIBLES AGENTES EN CÁDIZ QUE PASARÍAN INFORMACIÓN A LOS CORSARIOS INSURGENTES[14], NO ACLARAN MUCHO LAS FUENTES ACERCA DE CÓMO LLEGABA LA INFORMACIÓN A LOS BUQUES DE LOS CORSARIOS, EN MI MODESTA OPINIÓN CREO QUE EL MÉTODO EMPLEADO NO ERA OTRO MÁS QUE USAR A LOS ARRAECES DE LAS NAVES MARROQUÍES COSTANERAS QUE, A DIARIO, DESDE LA COSTA NORTEAFRICANA ARRIBABAN AL PUERTO DE CÁDIZ. EL SISTEMA DEBÍO FUNCIONAR MEDIANAMENTE BIEN, PUES A LO LARGO DE LOS PRIMEROS AÑOS DE PRESENCIA DE CORSARIOS INSURGENTES EN EL GOLFO DE CÁDIZ HE DOCUMENTADO UN TOTAL DE 87 CAPTURAS[15].

La inteligencia y la contrainteligencia fueron armas empleadas por igual por ambos bandos en esta guerra de corso, si los insurgentes buscaron la colaboración de agentes en Cádiz y otros puertos las autoridades españolas no les fueron a la zaga y desde el primer momento trataron de combatir a estos corsarios en el terreno donde sabía que podían dañarles mas: en los Estados Unidos; no en vano, la mayor parte de ellos procedían de puertos estadounidenses y se trataba de conseguir que no pudiesen contar con el respaldo de su gobierno ni de sus puertos para poder continuar con lo que las autoridades españolas denominaban “piraterías”, pues denominarles

corsarios implicaba necesariamente el reconocimiento de una autoridad gubernativa que les expidiese las patentes que portaban, esto es, reconocer la independencia de los territorios americanos. El representante español en Washington Luis de Onís consiguió establecer una tupida red de informadores y agentes que le mantenían perfectamente informado sobre las entradas y salidas de buques corsarios de puertos norteamericanos. Esta red mantenía informado al embajador de las entradas y salidas de buques corsarios de los principales puertos de los EE.UU. Uno de los aspectos más interesantes de esta labor de espionaje es la que le llevó a contactar con los hermanos Laffite. Desde 1815, el padre Sedella, agente de Onís en Nueva Orleans había contactado con Pierre Laffite y había tratado de convencerle de las ventajas de un perdón real. Estas negociaciones no prosperaron debido al enfrentamiento entre ambos hermanos, Jean y Pierre. Sin embargo, en una carta del Virrey de Nueva España dirigida al Intendente de La Habana fechada en 1819, se habla de las negociaciones que mantienen Onís y Laffite en momentos previos a la ocupación de Galveston por parte de estos corsarios y su intención de ponerse al servicio de España, actuando como “agentes dobles” para desbaratar todas las acciones de los corsarios insurgentes rioplatenses en el Golfo de México. A este proyecto, que parece interesar mucho tanto a Onís como al Virrey, se opone frontalmente el intendente de La Habana, no prosperará y definitivamente se perdería la oportunidad de controlar a los corsarios desde dentro de sus propias filas.

He mencionado antes una cuestión que querría recuperar, me refiero al empeño puesto por las autoridades españolas en evitar a toda costa que ninguna potencia reconociese la independencia de las colonias insurgentes; si se evitaba todo reconocimiento se conseguía negar cualquier potestad legisladora a los rioplatenses, colombianos o mexicanos, con lo cual estaban incapacitados tanto para establecer una ordenanza de corso como para

expedir patentes, por todo ello los marinos norteamericanos o ingleses que tomaban tales patentes habían de ser necesariamente tratados como piratas, delincuentes que actuaban al margen de toda legislación y, por tanto, “carne de horca”. El corsario estaba sujeto a las leyes que regulaban tal práctica, en cambio, la piratería era considerada como un delito execrable, el gobierno español pretendía por medio de su representante en Washington que el gobierno de los EE.UU. persiguiese a los corsarios norteamericanos por ejercicio de la piratería ya que actuaban bajo patentes otorgadas por instancias que el gobierno de Fernando VII consideraba incapacitadas para tal otorgamiento. Esta feroz persecución diplomática en realidad ocultaba la notoria incapacidad de la Armada Real para perseguir eficazmente a los corsarios insurgentes que asolaban las costas españolas[16].

La situación en 1816 y los años inmediatamente posteriores era bastante angustiosa, tanto en la Península como en la primera línea de batalla, es decir, en los puertos americanos aun controlados por las autoridades realistas. Así por ejemplo, en La Habana en esas fechas se habla de un bloqueo casi total por parte de los corsarios insurgentes, no en vano son sólo 90 las millas náuticas que la separan de los puertos de los EE.UU. más cercanos. Los informes de la Junta Consular de La Habana referían la presencia de “piratas insurgentes que infestan estos mares”[17] de lo que deducimos que su número era muy abundante. En una Exposición del comercio de Santiago de Cuba, con fecha de 31 de mayo de 1816 se habla de hasta 24 corsarios “piratas de considerable armamento” de Nueva Granada que sitiaban toda la isla. No entraba ni salía buque alguno, cometían “atroces asesinatos”, que contaban con la indiferencia de las autoridades de Jamaica, se refugiaban en Kingston. Pedían los comerciantes una o dos corbetas para su auxilio[18]. No sólo provenían de Nueva Granada, muy pronto, a lo largo de ese mismo año y, sobre todo, en 1817

los corsarios de Buenos Aires y los que enarbolaban la bandera de Artigas comenzaron a sitiarse los puertos de la mayor de las Antillas. La osadía de estos corsarios llegaba al extremo de considerarse en igualdad de condiciones con las autoridades civiles y militares, así, por ejemplo, José de Almeida corsario al servicio de varias banderas (navegó con el pabellón de los neo-granadinos y también, con posterioridad, bajo el de Artigas) se dirigió al Consulado de La Habana, en 20 de marzo de 1817, proponiendo un canje de prisioneros[19].

Conclusión

Creo que, tras este sucinto repaso a un tema de bastante magnitud como fue la guerra en el mar durante el proceso de emancipación de Hispanoamérica, he podido ofrecer una panorámica más o menos acertada de lo que fue, a mi juicio, el año crucial en este enfrentamiento. Crucial por cuanto que empezaron los ataques a gran escala de los corsarios rioplatenses, fortalecidos desde la llegada en 1815 de un gran número de corsarios norteamericanos “ociosos” tras concluir su guerra contra Gran Bretaña; un año decisivo porque las autoridades españolas comenzaron a tratar de responder con leyes y ofensivas diplomáticas a lo que se veía incapaz de detener con la fuerza de las armas. Es, en definitiva, el año en que pequeñas acciones de corso consiguieron acabar con la supremacía naval española con respecto a los insurgentes, el comercio empezó a mostrar señales de parálisis y empezaron a darse los primeros síntomas del desastre que sobrevendría ocho años después con la pérdida total de los territorios del continente americano.

[1] Biblioteca de Temas Gaditanos “Juvencio Maeztu” (B.T.G.), Diario Marítimo (D.M.) 26/XII/1814 “*Entra en el puerto el “bergantín inglés*

Sans Souci, de Terranova en 31 días con 2800 qtales. de bacalao, a D. Ricardo Meade; este buque fue apresado por la goleta americana Amalia en la latitud de 40° y 48' de longitud del meridiano de Londres, su capitán de presa Alexander Adams, y ha venido a esta bahía a reparar algunas averías”

B.T.G., D.M. 10/III/1815 “*Cruzan los bergantines Jasper y Renard y la corbeta Sabrina, de guerra ingleses; ésta a las 10 ³/₄ disparó un cañonazo sin bala al dicho paillebot americano [Weazle] hallándose próximo al castillo de San Sebastián, y continuó disparándole con ella hasta que extendió bandera que puso inglesa, la cual arrió a la boca del canalizo por donde vino a bahía, y largando entonces su nacional americana viró la corbeta en vuelta de afuera”*

B.T.G., D.M. 24/III/1815 *Entran en puerto “[...] hoy un bergantín español del O y la corbeta de guerra inglesa Sabrina, del crucero; ésta entró en bahía a las 2 ¹/₂ trayendo en su tope mayor el estandarte nacional de Inglaterra, habiendo disparado 4 cañonazos en señal de haber recibido noticia de la ratificación de la paz con los americanos”.*

[2] Sir Thomas Alexander Cochrane, almirante en la Royal Navy, veterano de las guerras napoleónicas e incluso de la llamada segunda guerra de la independencia norteamericana (1812-1814); este oficial vehemente, considerado alborotador por el almirantazgo británico que no le otorgó durante algún tiempo mando de buque alguno, no dudó en armar su propia expedición y unirse al esfuerzo de los chilenos por alcanzar su independencia; algunas de las acciones de este marino han sido documentadas por Gaspar Pérez Turrado en su obra *Las marinas realista y patriótica en la independencia de Chile y Perú* (1996). En noviembre de 1822 dejó la marina chilena para embarcarse en otra aventura con la marina brasileña, la cual dejó también en 1825 para unirse a los independentistas

griegos. Sobre la autosuficiencia y egolatría de este genial marino bastan las palabras que dijo en noviembre de 1822 al abandonar la marina chilena: “The war in the Pacific having been happily terminated by the total destruction of the Spanish naval force, I am [...] free for the crusade of liberty in any other quarter of the globe”, en Sondhaus, L.: *Naval warfare, 1815-1914*. Routledge, Londres, 2001, pg.: 11.

[3] Winkler Bealer, L.: *Los corsarios de Buenos Aires: sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1937, pg.: 5

[4] Biblioteca Pública de Cádiz (B.P.C.), Diario Mercantil de Cádiz (D.M.C.) 30/IX/1817

[5] B.P.C., D.M.C. 5/X/1817

[6] Real Orden de 8 de Febrero de 1816 (Gaceta de Madrid de 13/II); por la que se decide aplicar todos los “remedios que sean posibles e imaginables” a los ataques ejecutados por los insurgentes. Considera que uno de los más eficaces remedios es “el armamento particular de fuerzas navales que hagan el corso y se opongan legítimamente con vigor y esfuerzo a estas violencias y usurpaciones”, por ello concede la faculta de armar los buques que quieran y “hacer la guerra a aquellos rebeldes”. Entre las ventajas concedidas por esta R.O. figuraban las de adquisición por los armadores de todo el cargamento y efectos que contengan los buques apresados; “*libertad de todo gravamen y derechos en los géneros y efectos, aunque sean extranjeros, sin embargo de cualesquiera Reales órdenes y resoluciones en contrario, que para este caso anulo, revoco o suspendo*”, esta medida llevaba aparejada la futura anulación de la presente Real Orden, ya que provocaría grandes abusos, actuando muchos de estos corsarios como contrabandistas. Otras medidas autorizaban a tripular los buques con la

gente que les conviniese, conservar la artillería y pertrechos de guerra suministrados por los arsenales de marina, sin devolver o pagarlos hasta la puesta fuera de servicio del buque, mantener el sueldo y recompensas proporcionales a todos los oficiales de mar de la Armada que se dediquen al curso.

[7] Tomo esta denominación de las *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals: El Comerç Alternatiu: Corsarisme i Contraban (SS. XV-XVIII)*, celebradas en Palma en 23 a 25 de Noviembre de 1989; más concretamente de la separata publicada por Marina Alfonso Mola “La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802)”.

[8] Archivo Histórico Municipal de Cádiz (A.H.M.C.), Gaceta de Madrid N° 11 24/I/1818, pág.: 86, noticia fechada en Londres el 3/I/1818: “La escuadra rusa que se encuentra en Spithead se compone de los buques siguientes: el *Dresden*, de 74 cañones, que monta el contra-almirante Moller, mandado por el capitán Ternepsky; el *Norte Adier*, de 74 conmodoro [sic] Hamilton; el *Neptuno*, de 74, capitán Mossat; el *Tronchswastitil*, de 74, capitán Torderem; el *Lubeck*, de 74, capitán Stepanof; el *Mercurio*, de 44, capitán Novilskox; el *Patricio*, de 44, capitán Toloubief, y el *Astrolege*, de 44, capitán Rody. Necesitando algunos de estos buques repararse y abastecerse de agua y de víveres, se supone que la escuadra no saldrá para Cádiz hasta pasados 12 días”.

[9] A.H.M.C., Gaceta de Madrid N° 26 28/II/1818, pgs.: 223-4, Artículo de Oficio, fechado en Madrid el 27/II/1818: “El día 21 del corriente a la una del día fondeó en la bahía de Cádiz la escuadra rusa al mando del contra-almirante Moller [...] en completo estado de armamento y pronta para emprender largas navegaciones [...]. El medio lento de construcción y reparación de buques, aunque encaminado al objeto, y no omitido, no satisfacía enteramente los eficaces deseos del Rey, dirigidos a proporcionar

remedio con la mayor celeridad; [...] y entendiéndose directamente sobre ello con S.M.I. en una negociación, [...] ha adquirido para la España la propiedad de la referida escuadra debida a sus desvelos, sin otro sacrificio que el del justo pago en dinero efectivo del valor legítimo de los buques de que se compone [...]. El augusto Soberano de todas las Rusias, que con gloria inmortal ha cooperado eficazmente para salvar a la Europa de un yugo ignominioso, y restablecer en ella el orden y la legitimidad contribuirá también por este medio [...] a proteger el comercio español, ahuyentar los piratas de nuestros mares, defender a los fieles vasallos que en los dominios de Ultramar son víctimas de la anarquía y del desorden, y restituir a la Europa de que carece por efecto de las turbulencias de América [...]”.

[10] Pérez Turrado, G.: *Las marinas realista y patriota en la independencia de Chile y Perú*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1996, pgs.: 209-211.

[11] VV. AA.: *El buque en la Armada Española*. Sílex, Madrid, 1981, pág.: 259.

[12] Serrano Mangas, F.: “La Armada española ante los corsarios colombianos”; *Revista de Historia Naval*, año I, 1983, nº2, 117-128.

[13] Esta fragata fue capturada a escasas leguas del puerto de Cádiz el día 9 de junio de 1817, en el ataque participaron dos buques insurgentes: el bergantín goleta “*Independencia del Sur*”, de Diego Chaytor y la goleta “*Mangoré*” de Diego Barnes

[14] Archivo General de la Marina, Viso del Marqués (A.G.M.), sec. Corso y presas, leg.: 5238, expte.: 1651; oficio del Marqués de Casteldosrius a Vázquez Figueroa, 1/VII/1817. En ese mismo oficio se informa que los insurgentes llegan incluso a las cercanías del Castillo de San Sebastián.

[15] Entre el 17/VII/1816, fecha de la primera aparición en estas aguas de corsarios rioplatenses, y el 13/XII/1818 se dieron un total de 87 capturas, o

lo que es lo mismo, en 29 meses consiguieron estos corsarios inflingir más de la cuarta parte de las 303 aprehensiones documentadas en nuestra base de datos, que abarca desde 1816 hasta marzo de 1829.

[16] Fundo esta afirmación en el examen de algunos documentos del A.G.M., en concreto una consulta realizada por las autoridades de marina de Algeciras, después de la propuesta de intercambio de los prisioneros españoles a bordo del corsario colombiano “*General Santander*”, en 25/VIII/1825. En esta consulta se exponen todos los precedentes: el intercambio propuesto por Almeyda en La Habana y la R.O. de 16/I/1818 por la que se estipulaba que los prisioneros deberían ser considerados rebeldes cuando fuesen “naturales de los dominios de S.M., y como piratas siendo extranjeros”. Pero como quiera que la armada no estaba en el mejor de los momentos era preferible evitar los malos tratos para los extranjeros no así para con los españoles, aunque siendo benignos con los insurgentes. A raíz del caso del caso del buque corsario colombiano “*General Santander*”, se decidió adoptar como medida el canje de prisioneros cuando fuese necesario, lo que se comunicó a todos los Departamentos de Marina y Apostaderos: “[...] procurando alejar toda idea de hacer parecer que S.M. reconocía la independencia de los gobiernos insurgentes de América, y sí como una medida que tomaran de su propia autoridad con sólo el objeto del bien de la humanidad”. Con esta actitud tan hipócrita y cínica se pretendía ocultar la impotencia de la Armada y la cerrazón del gobierno de Fernando VII. A.G.M., Sección Corso y presas, legajo 5244.

[17] A.G.M., sección Corso y presas, legajo 5237.

[18] *Ibíd.*

[19] A.G.M., Sec. Corso y presas, legajo 5238, expte.: 1237.