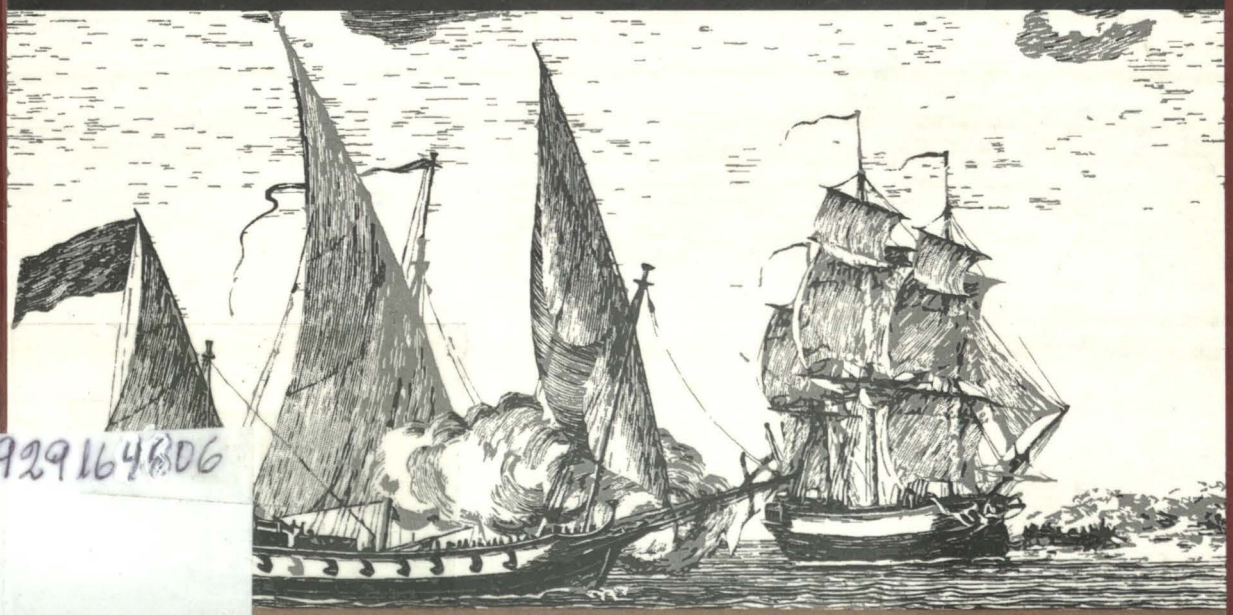
Derroteros de la Mar del Sur

Congreso Internacional

Corso y Piratería en América



06 y 07 de junio de 2012

8929164806

Num. 22 2014

Lima (Perú) - Madrid (España)

6613

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

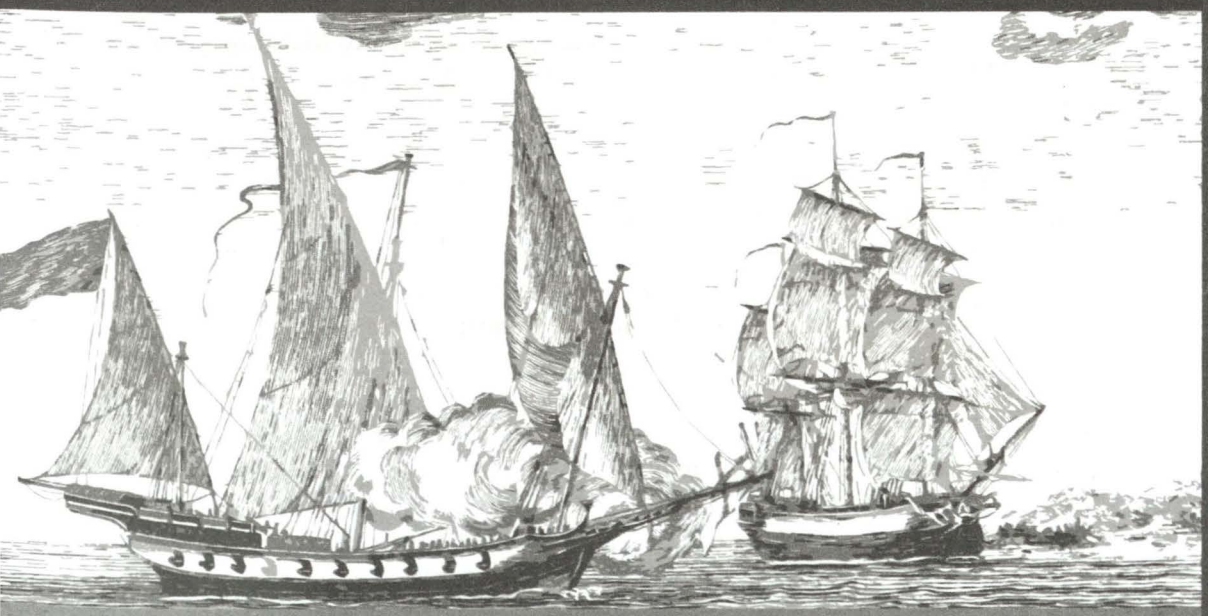
Su 18

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
ARMADA

Derroteros de la Mar del Sur

Congreso Internacional

Corso y Piratería en América



06 y 07 de junio de 2012

Num. 22 2014

Lima (Perú) - Madrid (España)



Derroteros de la Mar del Sur.
Número especial: *Corso y Piratería en América*

Publicación de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón Grau 325, Lima 17, Perú; con la colaboración del Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, Calle Talavera 3, 28016, Madrid, España.

Consejo editorial:
Editor General: Jorge Ortiz Sotelo
Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:
Cristina Flórez Dávila
Lorena Toledo Valdez
Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez:
José Ramón García Martínez (+)

Redacción y Administración:
Malecón Grau 325, Lima 17, Perú.
teléfono (51-1) 2614810
e-mail: thalassajos@gmail.com

Publicación anual. Subscripción 20 dólares norteamericanos.
Impreso en el Perú.

Hecho el depósito legal nº 99-1761



BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Sumario

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 623.8929164006/674
Nro. Inv.: 6613
Fecha: 3 V 16

Normas Editoriales 4

Editorial 5

Siglas utilizadas en la revista 7

Congreso Internacional Corso y Piratería
Programa 9
Saludos de Peter Bradley 11

Piratería y guerra de corso: estado de la cuestión 13
Jorge Ortiz Sotelo

Los primeros catalejos a bordo: la impronta de corsarios holandeses 23
Irma del Águila

El corso marítimo en México:
insurgencia y primeros años de vida independiente
Oscar Cruz Barney 31

La piratería en la Mar del Sur 48
Pedro Dermit

Entre la historia y la fantasía: piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros 58
Gloria Cristina Flórez

"Los piratas son ellos":
España y la lucha contra el corso insurgente, 1816-1828 68
Feliciano Gámez Duarte

Los corsarios del Tribunal del Consulado de Lima a finales del siglo XVIII 91
Michel Laguerre Kleimann

"Señor, por amor de Dios, no me coma".
La piratería en el Pacífico según Francisco Requena 101
María Luisa Laviana Cuetos

Between Despair and Opportunism:
The Brouwer Expedition to Chile in 1642-1643 110
Mark Meuwese

Conceitos: O problema dos termos pirata e corsário 119
Zoroléo do Amaral Queiroz

Los criollos peruanos defienden el imperio y la cristiandad 127
Francisco Quiroz Chueca

El caso de la goleta General Quintanilla (1824-25) 136
Alexandre Sheldon-Duplaix

Piratería en los canales del sur de Chile republicano;
el encargo de la cañonera Magallanes 146
Fernando Wilson L.

De los autores 156

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana 158

Editorial

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

La piratería, fenómeno social que tuvo momentos de real importancia y que aún pervive en ciertas regiones, ha sido popularizada y muchas veces distorsionada por la literatura y el cine. Los piratas, bucaneros o filibusteros, con una pata de palo, un parche en el ojo y peleando bajo una bandera negra con una calavera y dos huesos cruzados, constituyen parte de ese imaginario colectivo que subsiste en muchos de nosotros. Más aún, en diversos lugares se recogen todavía historia de piratas y tesoros escondidos. Pero más allá de ese imaginario, cabe plantearse algunas preguntas como ¿Cuánto de cierto hay en todo eso? ¿Quiénes fueron los piratas? ¿Cómo estaban organizados social y económicamente? ¿Dónde actuaron?

Por otro lado, la guerra de corso, constituyó una forma legal de lucha en el mar, realizada al amparo de una patente extendida por un estado en conflicto, hasta que fue proscrita a mediados del siglo XIX. Así, pues, los corsarios no eran otra cosa que comerciantes que invertían en armar un buque mercante y ganaban con el valor de las naves y cargas enemigas capturadas.

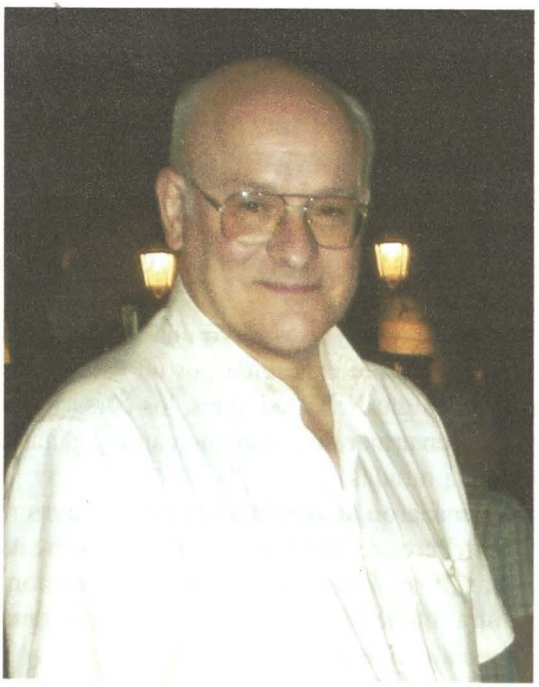
Piratas y corsarios amenazaron al virreinato peruano, cuyas riquezas ejercían una suerte de mágica atracción. Pero creemos que es necesario acercarse y conocer un poco más a estas amenazas marítimas. Esa es, justamente, la intención de este congreso.

Pero existe además otra intención, cual es la de despertar entre los investigadores de temas históricos, especialmente entre quienes inician su carrera, la inquietud por conocer mejor un campo de estudios tan rico como el vinculado al mar. En él podemos encontrar temas de índole económico, social, político, tecnológico, arqueológico, y un largo etc. que incluye las relaciones internacionales y los eventuales conflictos.

Este congreso es, pues, una incitación a descubrir lo que se extiende más allá de la olas, en ese mundo en constante movimiento, donde aún navegan los piratas y corsarios que la imaginación se empeña en mantener vivos.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MADRID
UNIVERSIDAD



en memoria de
José Ramón García Martínez
(1954-2014)

Siglas utilizadas

AGMAB	Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España.
AGI	Archivo General de Indias, Sevilla, España.
AGNA	Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina
AGNC	Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia.
AGNM	Archivo General de la Nación, México D.F., México.
AGNP	Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid, España.
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.
AHNC	*Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile,* Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
AN	*The American Neptune,* Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, Estados Unidos.
ANCh	Archivo Nacional, Santiago, Chile.
BACh	*Boletín Antártico Chileno,* Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
BAHNC	*Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.*
BCN	*Boletín del Centro Naval,* Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
BIRA	*Boletín del Instituto Riva-Agüero, Lima,* Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
BL	British Library, Londres, Gran Bretaña.
CIHCM	*Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (Madrid).
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
DM	*Revista "Del Mar",* Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS	*Derroteros de la Mar del Sur,* Lima, Madrid, Mulazzo.
EHN	*Estudios de Historia Novohispana,* México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
GC	*The Great Circle,* Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima.
HAHR	*Hispanic American Historical Review,* Duke University Press, Estados Unidos.
HC	*Historia y Cultura,* Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
HM	*Historia Mexicana,* El Colegio de México, México D.F.
IHCN	Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España.
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, Perú.
IHME	Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
IJMH	*Internacional Journal of Maritime History,* International Maritime Economic History Association, Canadá.
IJNA	*International Journal of Nautical Archaeology,* Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.

MH	*Mains'l Haul,* A Journal of Pacific Maritime History, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.
MM	*The Mariner's Mirror,* The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña.
Mi	*Militaria.* Revista de Cultura Militar, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
MNM	Museo Naval, Madrid, España.
Ne	*Neptunia,* Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
NH	*Naval History,* United States Naval Institute, Annapolis, Estados Unidos.
NHR	*Naval Historical Review*, Naval History Society, Australia.
Ol	*Oleaje,* Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
PT	*Pull Together,* Naval Historical Foundation and Naval Historical Center, Washington, Estados Unidos.
RAM	*Rumbo al Mar,* Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
RAME	*Revista Secretaría de Marina* - Armada de México, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV	*Revista de la Armada,* Caracas, Venezuela.
RCHA	*Revista Complutense de Historia de América,* Madrid, Universidad Complutense de Madrid, España.
REEP	*Revista Española de Estudios del Pacífico,* Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM	*Revista General de Marina,* Armada Española, Madrid, España.
RH	*Revista de Historia,* San José, Escuela de Historia, Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad de Costa Rica.
RHMP	*Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,* Lima, Perú.
RHN	*Revista de Historia Naval,* IHCN, Madrid, España
RIHM	*Revista del Instituto de Historia Marítima,* IHM, Guayaquil, Ecuador.
RMB	*Revista Marítima Brasileira,* Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
RMCh	*Revista de Marina,* Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
RME	*Revista de Marina,* Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
RMP	*Revista de Marina,* Marina de Guerra del Perú, Lima.
RNU	*Revista Naval,* Club Naval, Montevideo, Uruguay.
Ru	*Rumbos,* Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, Estados Unidos.
U.	Universidad o University.
SH	*Sea History,* National Maritime Historical Society, Peekskill, Nueva York, Estados Unidos.
WSR	*World Ship Review,* World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña.

Congreso Internacional
Corso y Piratería en América

Lima, 6 y 7 de junio del 2012

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Algunas definiciones
- Jorge Ortiz, IRA, Perú, "Piratería y guerra de corso: un estado de la cuestión";
- Iván Valdez Bubnov, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México, "La guerra de corso como instrumento estratégico";
- Pedro Dermit, Thalassa-España, "¿Ser o actuar como un pirata? Los primeros corsarios y piratas de la Mar del Sur"; y
- Sabrina Guerra, U. San Francisco de Quito, Ecuador, "¡Peligro en el Pacífico! La Armada del Mar del Sur frente a la amenaza extranjera".

Los neerlandeses
- John Rodríguez, Marina de Guerra del Perú, "L'Hermite en el Callao";
- Rodrigo Moreno, U. Adolfo Ibáñez, Chile, "Hendrik Brouwer y la incursión holandesa en Chiloé y Valdivia en 1643: el legado cartográfico"; y
- Mark Meuwese, U. de Winnipeg, Canadá, "The remarkable Dutch expedition to Chile in 1643".

La defensa americana
- Zoroléo do Amaral Queiroz, U. Federal do Rio Grande do Norte, Brasil, "Conceitos: O problema dos termos "pirata" e "corsário" no Brasil colonial";
- Bruno Miranda Zétola, Agregado Cultural de Brasil en el Perú, "¡Piratas en la orla!': la defensa militar de Brasil en la crisis del Imperio marítimo portugués";
- Francisco Silva Noelli, U. Estadual de Maringá, Brasil, "Piratas e naufrágios: arqueología subacuática de un buque del virreinato del Perú hundido en 1687 en la isla de Santa Catarina (Sur de Brasil)";
- Francisco Quiroz Chueca, UNMSM, Perú, "Los criollos peruanos defienden el imperio y la cristiandad";
- María Luisa Laviana, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, España, "Señor, por amor de Dios, no me coma: la piratería en el Pacífico según Francisco Requena":

- Isaac Sáenz, UNI, Perú, "Cartografía urbana, murallas y piratas en el Perú colonial (Siglos XVII-XVIII)"; y
- Óscar Cruz Barney, UNAM, México, "El corso en la independencia".

La amenaza británica
- Michel Laguerre, Marina de Guerra del Perú, "Los corsarios del Consulado a finales del periodo colonial";
- Chris Maxworthy, Australian Association of Maritime History, Australia, "Australian and British mariners as privateers and pirates: the War with Spain across the Pacific Ocean (1796-1810)"; y
- Ernesto Morales, U. Científica del Sur, Perú, "Domingo de Orué y el combate de Galápagos, 1800".

Nuevos actores
- Roberto Lettieri Rodríguez, Armada Uruguaya, "Combate entre el corsario artiguista Irresistible y el buque de guerra español Nereyda";
- Alexandre Sheldon-Duplex, Servicio Histórico de la Defensa, Francia, "La detención del corsario realista *General Quintanilla*, 1824";
- Michael Preston, Florida International U., Estados Unidos, "Illegal Means to a Legal End: The capture of Cuban Pirates by the British Anti-Slaving Fleet"; y
- Fernando Wilson, U. Adolfo Ibáñez, Chile, "La decisión de encargo y construcción de la cañonera *Magallanes* como medida de control de la piratería aborigen en Magallanes".

Percepciones del corso y piratería: imágenes y realidades
- Juan Carlos Llosa, Marina de Guerra del Perú, "Piratería hoy";
- Irma del Águila, independiente, Perú, "La expedición de Joris van Speilbergen y el uso del telescopio en el Mar del Sur"; y
- Cristina Flórez Dávila, UNMSM, Perú, "Entre la historia y la fantasía: piratas, corsarios y bucaneros".

Palabras de saludo

Peter T. Bradley

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

A fines de la década de 1970 concluí varios años de investigación sobre expediciones marítimas que desde finales del siglo XVI llevaron a cabo ingleses, neerlandeses y franceses con destino al Mar del Sur. Mi propósito era ofrecer una nueva perspectiva de esos viajes desde el punto de vista del virreinato del Perú. Consultando diversos documentos en archivos españoles, ingleses y peruanos, al lado de los diarios de a bordo y relaciones publicadas, pude hacer un análisis que enmendaba o corregía las versiones dadas tanto por los virreyes como por los que incursionaros en esas aguas. Hay que recordar que en esa época la llegada de expediciones extranjeras contrastaba con el virtual abandono por parte de la corona española, desde la mitad del siglo XVI, de la ruta meridional al Mar del Sur, que marineros de varios países seguirían explorando y dominarían hasta principios del siglo XVIII.

Fue durante esas investigaciones que descubrí que los textos españoles se referían a los marinos extranjeros como *piratas*, *corsarios*, *herejes,* luego *bucaneros*, en unos pocos casos *espías*, y a veces *pechelingues* –pero esta designación es otra historia–. Al final de esos primeros trabajos, gracias a la correspondencia que establecí con el ilustre historiador Guillermo Lohmann Villena, y a la lectura de sus libros, especialmente *Las defensas de Lima y Callao*, me fui percatando de los múltiples efectos que la presencia de esos *piratas* había tenido en el Virreinato del Perú, algunos de los cuales dejaron una huella que aún perdura.

Ese era un campo de investigación aún virgen, y a ello me dediqué con empeño.

Estos *piratas* difundieron nuevas rutas marítimas, incluso la del Cabo de Hornos, dibujaron nuevos y más detallados mapas y derroteros (o se los robaron a los españoles), y cuestionaron conceptos errados, como los bucaneros franceses en los años 1690 que destruyeron la idea de que la península de Baja California era una isla. Además, a veces presentaron descripciones detalladas de las tierras visitadas, incluso su flora y fauna, que más tarde entusiasmaron a científicos como Darwin, y se convirtieron en fuentes de información que facilitaron los viajes de exploración a través Pacífico en el siglo XVIII.

Fue el mismo libro de Guillermo Lohmann que me animó recientemente a completar mis estudios sobre el impacto directo y físico de los piratas en las costas desde Chile a Ecuador: por ejemplo, la defensa de puertos por estructuras militares, tanto rudimentarias como permanentes, a veces el traslado de poblaciones a lugares más seguros tierra

adentro, y en la mar la protección de las remesas de plata a Panamá para soportar las empresas globales de España. Este último ejemplo también plantea la cuestión de las ramificaciones de las intrusiones de enemigos en la economía internacional y local. Además, y a falta de una intervención directa por parte de España hasta el siglo XVIII, fue la iniciativa y práctica local que construyó y tripuló buques de guerra y fabricó armas, y contribuyó a la formación de intereses comunes en las costas y a la temprana aparición social, si no de verdaderos soldados, por lo menos de privilegiados grupos de gente armada para su propia defensa.

Me complace saber que habrá ponentes allí en Lima que van a presentar sus propias opiniones sobre estos temas, junto con otros interesados en la fascinante categoría de los piratas en la literatura y el cine, desde el siglo de oro hasta hoy, algo que nunca he abordado.

Finalmente, tengo que confesar que lamento seriamente mi ausencia en esta reunión. Me va a privar de oportunidades para aprender lo variado, importante y actual que son los temas relacionados con la piratería y el corso en regiones donde no lo he estudiado (como Chile, el Río de la Plata y Brasil), y en épocas muy apartadas de los años que conforman mi propia estrecha esfera de intereses. Les envío a todos mis mejores deseos y estoy seguro que el congreso será un gran éxito. Voy a estar pensando en ustedes y estaré deseando leer en el futuro los resultados de sus discusiones e investigaciones.

Hexham, lunes, 25 de mayo de 2012

Piratería y guerra de corso: estado de la cuestión

Jorge Ortiz Sotelo

Hace pocos días (mediados de mayo del 2012) el carguero norteamericano *Maersk Texas* fue atacado por casi una veintena de rápidos botes mientras transitaba por el golfo de Omán. La intención era abordarlo, reducir a la tripulación y conducirlo a algún puerto de la costa somalí para pedir rescate a los propietarios y/o a las familias de la tripulación. El ataque fracasó gracias a la acción del grupo de seguridad de la nave, provisto por una empresa privada a la naviera danesa que opera el carguero, y posiblemente a la presencia de una nave de guerra iraní.

La gente a bordo del *Maersk Texas* tuvo suerte, algo que no le ha sucedido a varias otras naves de carga o de placer que han sido capturadas en esas aguas. Somalia se ha convertido en una base para la piratería, y quienes la practican no solo actúan cerca de su costa sino que han llegando a efectuar golpes de mano a miles de millas de distancia.

Para que tengamos una idea de lo que hoy representan estos actos de piratería, el International Maritime Bureau tiene registrado, en lo que va del año 2012, 145 ataques y 17 secuestros, 59 de los primeros y 12 de los segundos han partido de Somalia, donde aún se encuentran detenidos 13 buques y 200 personas; pero también se han reportado actos en el golfo de Guinea, en el sudeste asiático e incluso en Latinoamérica.[1] Obviamente, se producen robos menores e incluso asaltos en muchos de nuestros puertos, y la cosa es aún más compleja en los ríos.

El incidente del *Maersk Texas* y las cifras señaladas me llevaron a recordar las siempre frescas aventuras de Sandokán y sus tigres de la Malasia, uno de los principales causantes de mi interés por el mar y la historia. Pero más allá de esas gratas memorias, lo cierto es que la piratería y la guerra de corso se han movido con mucha fluidez en el campo de la imaginación. Las razones para ello pueden ser muchas, llevando a que todos, de una u otra forma, hayamos caído, al menos una vez, en la fascinación que este tipo de tema trae, sea por medio de un inofensivo disfraz de pirata, entonando el viejo valse criollo del mismo nombre o recitando pasajes de la canción del pirata de José de Espronceda.

1 www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsafigures, consultada el 24/5/2012.

Pero detrás de todo lo que la literatura, el cine y la imaginación nos presentan, yace un problema social y económico, tan antiguo como el propio uso del mar.

La piratería, en su acepción más cruda, es la acción de los ladrones de mar. El derecho se ha encargado de ir modificando esta definición, que hoy se acerca más al acto de capturar o tomar posesión de un buque en alta mar, reemplazando a quien legalmente ejerce su mando. Esto no solo considera un ataque externo, sino también un ataque de los pasajeros, hecho relativamente frecuente en el mar de China hasta tiempos bastante recientes.

Tal tipo de actividad está reportada ya en el siglo V a.C. como algo bastante antiguo,[2] y a lo largo del tiempo ha afectado a todas las naciones por igual, al punto que muy tempranamente se acordó la persecución, juicio y castigo por cualquier corte de estos ladrones apátridas. La pena usual era la muerte, colgándolos en lugares prominentes de la costa para que sus cuerpos sirvieran de advertencia, o enterrándolos en la orilla para que la marea los ahogue.

En el Mediterráneo la piratería se tornó endémica, teniendo como base algunos puertos africanos, especialmente en Túnez y Argelia. Organizada a gran escala, pese a los esfuerzos que por suprimirla hicieron durante siglos los estados europeos, esta actividad logró subsistir hasta 1816, cuando una flota anglo-holandesa bombardeó Argel, localidad que luego fue ocupada por Francia.

En el Atlántico, fueron los normandos los que impulsaron el robo marítimo durante el periodo vikingo, pero pasada esa etapa, en forma proporcional al desarrollo de los puertos hanseáticos, la actividad delictiva en el mar se generalizó. Localidades enteras se dedicaban no solo al asalto de embarcaciones mercantes, sino que además solían atraer las naves a la costa para que naufragaran y luego matar a los sobrevivientes para apoderarse de la carga y sus bienes. Hay infinidad de ejemplos de este género de acciones, pudiendo citarse el caso de las localidades marítimas de Devon y Kent, en Inglaterra; y de Fife y Berwickshire, en Escocia, que solo fueron sometidas al orden por Enrique VIII a principios del siglo XVI; o las acciones de las hermandades marítimas que se fueron formando en diversas partes de la costa europea.[3]

La expansión marítima europea trajo consigo el "descubrir" nuevas riquezas que debían ser transportadas de un lado de otro del Atlántico, dando origen a un tráfico tentador que pronto sufrió el embate de quienes aspiraban a quedarse con una parte de esos tesoros. Uno de los hechos que impulsó la actividad pirática fue la captura de dos carabelas despachadas por Hernán Cortés. Parte del sustantivo botín tomado por Jean Fleury, Juan Florín o el Florentino, fue el tocado de plumas del emperador azteca Moctezuma. El rey francés Francisco I, al responder a las protestas de Carlos V, no solo avaló al Florentino sino que además señaló que "era lícito robar y tomar todo lo

2 Tucídides, *Historia de la guerra del Peloponeso*, Madrid: Alianza Editorial, 1989, libro I, capítulo 4.

3 Cruz Apestegui, *Los ladrones del mar, piratas en el Caribe, corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700*, Madrid: Lunwerg, 2000, pp. 12-17.

que pudiese por el mar", pues no podía aceptar que Portugal y España se hubiesen repartido el mundo "sin darle parte a él".[4]

Al ser paso forzado para ese flujo, el Caribe se convirtió en punto de concentración de un variado conjunto humano, muchos de ellos, al menos inicialmente, corsarios comisionados por diversas naciones europeas en lucha contra España. Pero pronto cayeron en la tentación de cruzar la frágil línea que separa la guerra de corso de la piratería.

La actividad de los piratas, y sus variantes, bucaneros o filibusteros, alcanzó su cenit hacia finales del siglo XVII y comienzos del XVIII. Por la misma época comenzaron a aparecer varias publicaciones refiriendo las hazañas de algunos de ellos, como John Avery, que operaba desde Madagascar; Edward Teach, más conocido como Barbanegra, que actuaba desde Carolina; Bartholomew Roberts, basado en la costa oeste de África; Anne Bonny, Mary Read y William Kidd –el célebre capitán Kidd–, quienes infestaron en el Caribe, llegando este último a actuar en el océano Índico.[5]

A principios del siglo XVIII algunos estados europeos iniciaron campañas sistemáticas para eliminar la piratería y dar así mayor seguridad al comercio. En determinados lugares esta lucha duró más de un siglo, pero en el caso americano su supresión tuvo lugar a partir de 1717, cuando una fuerza de trece fragatas británicas fue comisionada al Caribe con ese único propósito.

Pero, ¿quiénes eran estos piratas caribeños que se llamaban a sí mismos bucaneros? Organizados en bandas o compañías, eran hábiles marinos de muy diversas nacionalidades que se habían asentado en varias islas antillanas inicialmente como pequeños colonos agrícolas. La aparición de grandes plantaciones azucareras en las colonias inglesas caribeñas entre 1640 y 1660, llevó a que muchos de los pequeños propietarios perdiesen sus tierras y se vieran obligados a agruparse en los puertos para encontrar algún tipo de trabajo. Las diversas guerras europeas les brindaron la ocasión de emplearse como corsarios en mejores condiciones que en la marina mercante o de guerra, pero al concluir cada conflicto quedaban igualmente desempleados. No obstante, la tentación de continuar atacando las ricamente cargadas naves españolas hizo que muchos de estos ex corsarios continuasen operando bajo el título genérico de bucaneros, palabra proveniente del francés *boucan* –cocinar carne seca– que fue popularizada tras la publicación en inglés del libro del neerlandés John Esquemeling, *De Americaeneche Zee Roovers* (Amsterdam 1678). Llamados también *filibustiers* por los franceses, la captura de Jamaica en 1655, y luego la de Panamá en 1671, acrecentó la fama de hombres como Henry Morgan, Bartholomew Sharp, William Dampier, Alexander Selkirk, Basil Ringrose y Lionel Wafer, todos los cuales actuaron en aguas del Pacífico americano. Sus aventuras sirvieron de inspiración para numerosos escritores, como Emilio Salgari, Daniel Defoe y Robert Louis Stevenson.

4 Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de Nueva España*, Barcelona: Editorial Ramón Sopena, 1975, pp. 565-566.

5 Quizá la obra más difundida fue la de Charles Johnson, *General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates, from the first rise and settlement in the island of Providence to the present time*, Londres: T. Warner, 1724, que algunos atribuyen a Daniel Defoe (1660-1731).

En forma contraria a lo que generalmente se cree, los piratas llegaron a constituir grupos bastante organizados que, a diferencia de las sociedades "civilizadas" contemporáneas, partían de un principio de igualdad y una suerte de democracia participativa. Cada tripulante o miembro de la compañía tenía un voto para elegir a su capitán y otras autoridades a bordo. Estas, a su vez, debían dirigir las acciones, pero estaban obligados a convocar a la tripulación para las decisiones importantes, siendo quizá la más trascendente la referida al reparto del botín. En muchos casos, ese proceso consideraba cierta compensación para los tripulantes heridos, una suerte de seguro social que las marinas, mercante y de guerra, solo establecieron tiempo después.[6] Pero para que este sistema funcionase había necesidad de un código de conducta, cuya violación era castigada severamente.

Si bien este tipo de organización funcionaba a bordo de un buque o compañía de piratas, era necesario una base o puerto donde reponer fuerzas, reparar la nave y, por encima de todo, reintroducir al mercado los bienes robados. Dichas bases, en las que se desarrollaban las actividades usuales de todo puerto, eran compartidas con otras compañías, debiendo establecer normas o códigos adicionales para que la convivencia y la defensa mutua fuese posible. Uno de los lugares que más se benefició con las actividades de este género fue Port Royal, en Jamaica, al punto que este "dinero negro" llegó a ser una importante fuente de acumulación de capital en las primeras épocas de esa colonia inglesa. También fueron importantes las bases en Tortuga (Haití) y Nassau (Bahamas).

El botín no siempre fueron metales preciosos o joyas. Actuando en gran escala, los piratas lograron ser los abastecedores del mercado caribeño, proveyendo a las colonias españolas y británicas, prohibidas de comerciar entre sí, con cosas tan diversas como azúcar, tabaco, café y chocolate. Naturalmente, fueron numerosos los comerciantes formales que complementaron el ciclo económico de la piratería, muchos de ellos llegando a comprar la mercadería "caliente", vale decir, apenas robada.

En tiempo de guerra los buques mercantes se veían también amenazados por las naves armadas en corso. Estas eran embarcaciones mercantes que, con la debida autorización de su gobierno, atacaban el comercio marítimo enemigo. Tal tipo de actividad es igualmente muy vieja, y ya es referida tanto por Herodoto como por Tucídides, aunque más vinculada al concepto del mercenario.

Las regulaciones que para el corso fueron dictando los estados, que no siempre podían ni querían ser cumplidas, tenían muchos aspectos en común. Uno de ellos fue la necesidad de proveer a los armadores de una patente que los convertía en beligerantes y, si la suerte no los acompañaba, en prisioneros de guerra, evitando así que se les tratara como piratas. La más antigua de estas patentes que ha llegado a nuestros tiempos, en el caso de Inglaterra, data de 1293.

Las capturas hechas por los corsarios debían ser sometidas a un juicio, en el que se

6 La propia gente de mar se organizó con esos fines a través de hermandades. Véase Jorge Ortiz Sotelo, "Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato", *Revista de Historia Naval,* Madrid: Instituto de Historia y Cultural Naval, cuarto trimestre 2005, XXII, I, nº 91, pp. 85-98.

examinaban los procedimientos seguidos y se determinaba la legalidad de esos actos. En caso afirmativo, se procedía al remate de la nave y/o su carga, quedándose la corona otorgante de la patente con una parte relativamente menor del valor resultante, mientras que los armadores y la tripulación se repartía el resto. La distribución de esto último llegó a regularse de manera estricta, siguiendo en algunos casos los patrones que habían sido establecidos para las propias armadas en caso de captura de buques mercantes.

Con ligeras variantes, todas las naciones adoptaron este sistema, que mantuvo su vigencia hasta que fue abolido en 1856 por la Declaración de París. Si bien durante algún tiempo algunos países se resistieron a aceptar dicha declaración, lo concreto es que lo hicieron las principales potencias marítimas y, en poco tiempo, dicha actividad bélica quedó en desuso. Sin embargo, se continuó con la costumbre de armar buques mercantes con fines de autodefensa, actitud que fue recogida por la Convención de La Haya (1907) que precisaba que dichos buques debían ser comisionados temporalmente como unidades de guerra y dotados con personal naval.

Sobre la actividad tanto de piratas como de corsarios existen numerosos trabajos, pero en tiempos recientes han aparecido algunos nuevos aportes a esa historiografía. Entre ellos podemos mencionar los de Manuel Lucena, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América* (Madrid: Mapfre, 1992); Helena Ruiz y Francisco Morales Padrón, *Piratería en el Caribe* (Sevilla: Ed. Renacimiento, 2005); Germán Vásquez Chamorro, *Mujeres Piratas* (Madrid: Algaba, 2004); y Saturnino Ullivarri, *Piratas y corsarios en Cuba* (Sevilla: Ed. Renacimiento, 2004).

Pero quizá los aportes más significativos sean los de Feliciano Gámez Duarte, Peter T. Bradley y Óscar Cruz Barney.

Gámez, quien se lamenta no estar presente en este evento pero que ha remitido su ponencia para ser incluida en las actas, tras varios años de investigación publicó en el 2008 *Del uno al otro confín: España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828* (Cádiz: Diputación de Cádiz, 2008). Se trata de un magnífico trabajo sobre el impacto del corso americano en la Península, más particularmente sobre Cádiz. En este libro, y en varios trabajos menores, hace un crítico análisis de la historiografía sobre el corso hispanoamericano, sujeto muchas veces a las pasiones nacionales que dan como resultados historias casi hagiográficas.

El profesor Bradley, ausente físicamente por motivos de salud, es quizá quien más ha aportado al tema de los piratas, corsarios y marinos británicos en aguas del Pacífico americano. Son varios sus trabajos, siendo quizá los más importantes: *The Lure of Peru. Maritime intrusion into the South Sea 1598-1701* (Londres: MacMillan, 1989); *Navegantes Británicos* (Madrid: MAPFRE, 1992); *British maritime enterprise in the New World, from the late Fifteenth to the Mid-Eighteenth Century* (Lewiston: The Edwin Mellen Press, 1999); *Spain and the Defence of Peru 1579-1700* (Lulu.com, 2009); y *The last buccaneers in the South Sea, 1685-1695* (Lulu.com, 2011).

Quien sí nos acompaña es Óscar Cruz Barney, de cuyos numerosos trabajos sólo mencionaré *El régimen jurídico del corso marítimo: en el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México: UNAM, 1997), obra que considero esencial para entender esta

forma de guerra marítima; y su trabajo *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700* (México: Oxford University Press, 1999).

Sería difícil hacer una revisión completa de estos temas para toda América, pues si bien hubo coincidencias, también hubo peculiaridades regionales y temporales. Por ello, centraré esta revisión al ámbito del Mar del Sur, que en gran medida fue el espacio marítimo del virreinato peruano, tanto a través de la Armada de la Mar del Sur como de las unidades de la Real Armada asignadas al Apostadero del Callao.

Varias fueron las incursiones que se sufrieron en esas aguas, iniciadas en 1579 cuando Francis Drake atravesó el estrecho de Magallanes con el *Golden Hind* e inició la llamada era de los corsarios isabelinos. Su estela fue seguida por John Oxenham, Thomas Cavendish y Richard Hawkins, logrando éxitos notables en una región que no estaba preparada para recibirlos, excepto al último de los mencionados que fue capturado frente a las costas ecuatorianas. Varios fueron los puertos y naves atacados, trayendo como respuesta la creación de la Armada de la Mar del Sur, entidad naval autónoma cuya primera función sería proteger los envíos de plata. Sobre este periodo existen algunos trabajos recientes, pero el ya clásico libro de Pablo Emilio Pérez-Mallaina y Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur*, sigue siendo el único que brinda una visión de conjunto.[7]

La guerra por la independencia de las provincias flamencas trajo nuevas amenazas al Pacífico: los corsarios-mercaderes y las flotas de dichas provincias. Los sucesos más conocidos son las expediciones de los almirantes Joris van Spilbergen (1615), Jacques L'Hermite (1624) y Hendrick Brouwer (1643). Menos conocida pero también merece mencionarse la de Jacob Mahu y Simón de Cordes, que ingresó al Pacífico en 1599. La nave capitana terminó en Japón, donde su piloto inglés alcanzó una posición destacada en la corte del shogun, conforme nos recuerda la novela de James Clavell, eventualmente llevada al cine bajo el título de *Shogun*. También debe destacarse la expedición de Willen van Schouten y Jacobus Le Maire, que en 1616 descubrió otro pasaje entre el Atlántico y el Pacífico, al doblar por primera vez el cabo de Hornos.[8]

El virrey peruano reaccionó ante este nuevo tipo de amenaza incrementando la

7 *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla: CSIC, 1987). Véase también José Ignacio González-Aller Hierro, "La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico Sur: las incursiones antárticas", en *Derroteros de la Mar del Sur* n° 2 (1994), pp. 25-42. R.F. Hikhcock, "Cavendish', last voyage: the charges against Davis", en *The Mariner Mirror* 80, n° 3 (agosto 1994), pp. 259-269; Susana Aldana Rivera, "No por la honra sino por el interés. Piratas y comerciantes a fines del siglo XVII", en *Boletín del Instituto Riva-Agüero* n° 24 (1997), pp. 15-44; Carlos López Urrutia, "Bouchardo en California, ¿Pirata o patriota?", en *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana* (Valparaíso: Universidad Marítima de Chile, 1996), pp. 306-321; Jean Pierre Moreau, *Pirates: filibuster et piraterie dans les Caraibes et les Mers du Sud* (París: Editions Tallandier, 2006); Jorge Núñez Sánchez, "Guayaquil y los ataques de corsarios y piratas", en *Revista del Instituto de Historia Marítima* n° 37 (diciembre 2005), pp. 29-50; Jorge Ortiz Sotelo, "Pirata o corsario: el caso del bergantín *Harrington*", *Revista virtual Liberarte*, Departamento de Artes Liberales, U. San Francisco de Quito, vol. 3, n° 2 (26/5/2011); y el trabajo aún inédito de Juan Ricardo Palma sobre piratería.

8 Diarios de estas expediciones fueron publicados en los Países Bajos poco después de su arribo, habiendo sido traducidos al inglés por la Hakluyt Society.

Armada y fortificando algunos puntos importantes de la costa. Esto acarreó grandes gastos, algunos de los cuales fueron claramente mal invertidos, como las indefendibles murallas del Callao; y otros tuvieron vida efímera, como el enorme galeón *Jesús María,* construido en 1645 y perdido en Chanduy nueve años después al parecer por mala estiba de la carga.[9]

La segunda mitad del siglo XVII trajo otra clase de complicaciones para el virreinato peruano, cuando grupos de bucaneros cruzaron el Darién o doblaron el cabo de Hornos, destruyendo Panamá y hostilizando el tráfico marítimo regional. Dicha amenaza fue enfrentada tanto por la Armada como por los propios comerciantes, que llegaron a constituir una compañía privada con el exclusivo fin de limpiar el mar de peligros. Durante aquellos ataques, primero Henry Morgan (1671) y luego Bartholomew Sharp (1680), se apoderaron de importantes documentos cartográficos españoles que describían las costas y rutas entre California y el cabo de Hornos. Dichos documentos fueron traducidos y copiados por William Hack, sirviendo también a Basil Ringrose, uno de los compañeros de Sharp, para elaborar su propio libro de rutas o derrotero americano. Tanto el derrotero de Hack como el de Ringrose, recientemente editado, dan una exacta visión de lo que era el conocimiento de la costa americana hacia mediados de aquel siglo, pudiendo ser contrastados con el documento del mismo tipo que se conserva en el Museo Naval de Madrid, datado en 1675, cuyo posible autor fue el cosmógrafo mayor del Perú, el orureño Francisco Ruiz Lozano.[10]

En 1703, en el marco de la larga Guerra de Sucesión Española, se produjo la incursión de dos buques corsarios británicos al mando William Dampier. A bordo de uno de ellos, el *Cinque Ports*, se encontraba el piloto escocés Alexander Selkirk, quien fue abandonado en la isla Más a Tierra del grupo Juan Fernández. Cuatro años y cuatro meses más tarde lo encontró y recogió otro corsario británico. A su arribo a Gran Bretaña la historia de su solitaria permanencia en esa isla mereció ser publicada por varios cronistas, siendo uno de ellos el escritor Daniel Defoe, quien la inmortalizó en su célebre novela *Robinson Crusoe*. Dos elementos resultan de interés en la expedición de Dampier. El primero es la existencia en el Archivo Histórico de Marina (Lima) de un derrotero inglés que abarca desde el Río de Plata hasta California, que habría pertenecido a dicha expedición.[11] El segundo es la información que se conserva en el Archivo General de Indias sobre la suerte seguida por el *Cinque Ports* luego de su separación de Dampier, particularmente lo referido a los largos años que permanecieron detenidos en Lima antes de ser repatriados y a la espectacular fuga que tres de ellos hicieron en

9 Peter Bradley, "The lost of the flagship of the Armada del Mar del Sur (1654) and related aspects of viceregnal administration", en *The Americas*, 45, n° 3 (1989), pp. 383-403. Jorge Ortiz Sotelo, "Gabriel de Castilla y la Expedición de 1603", en *Revista de Marina* (enero-febrero 1994), pp. 14-27.

10 Jorge Ortiz Sotelo, "El general de la Mar del Sur, don Francisco Ruiz Lozano (Oruro 1607-México 1678) cosmógrafo mayor y primer catedrático de náutica en Lima", *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Valparaíso: Universidad Marítima de Chile, 1996, pp. 298-305.

11 Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero inglés de las costas de América (1703-1704)*, Lima: Dirección General de Intereses Marítimos, 1988.

una canoa desde Chorrillos hasta Tumbes.[12]

A fines del siglo XVIII las guerras de la Francia revolucionaria y luego las napoleónicas trajeron una intensa actividad de corso en el Pacífico sudamericano, ámbito de responsabilidad del Apostadero Naval del Callao. Varias patentes de corso fueron emitidas no solo para luchar contra corsarios británicos sino también para impedir que balleneros tanto de ese país como de Estados Unidos introdujesen mercadería de contrabando. Uno de los corsarios más exitosos fue el *Orué,* que en abril de 1800, al mando de su propietario Domingo de Orué, logró una sonada victoria cerca a las islas Galápagos. La carrera corsaria de esa nave terminaría en 1807, cuando fue capturada por la fragata de guerra británica *Cornwallis,* despachada desde la India, que recorrió la costa americana del Pacífico de sur a norte, capturando y destruyendo casi una veintena de embarcaciones.[13]

Más allá de algunos estudios parciales de este periodo final de la presencia española en América, entre los que destaca el de José Agustín de la Puente para la *Historia Marítima del Perú*,[14] estas actividades de corso merecen mayor atención por la importante repercusión que tuvieron en el Pacífico americano. Sobre este tema espero hacer una contribución significativa con mi libro *La Real Armada en el Pacífico Sur (1746-1824)*, que debe aparecer próximamente en México.

Vendrían luego las guerras por la independencia americana, en las que ambos bandos emitieron numerosas patentes de corso. Al igual que a fines del siglo XVII, el Consulado de Lima armó algunos buques para proteger sus intereses. Las campañas de corso rioplatense y chileno no fueron suficientes para disputarle el control del mar a las escasas fuerzas navales españolas, pero abrieron el camino a la construcción de un poder naval que sí pudo hacerlo con éxito. Hay material más o menos abundante sobre estas campañas desde el lado independentista, pero casi nada del lado realista. Pero es pertinente señalar que en el curso de mis investigaciones he encontrado sustanciosa información sobre estos temas tanto en los Archivos Nacionales de Estados Unidos, como en el Archivo Nacional (Gran Bretaña), el Archivo General de Marina Don Ál-

12 AGI, Lima 484, "Autos que se han fulminado de oficio en el Tribunal de Guerra el año pasado de 1708 contra tres ingleses nombrados Thomas Estradling, Guillermo Robert y Juan Noles, que salieron del puerto de Quinsel del Reyno de Irlanda por setiembre de 1703 y entraron al Sur por enero de 704, por mar ancho a vista de la Tierra del Fuego, en dos embarcaciones de particulares nombradas S. Gorge, y Sinportgalera, y sus cabos Guillermo Dampier y Thomas Stradling por la fuga que hicieron de la cárcel pública de la Ciudad de los Reyes del Reyno del Perú, el día 5 de enero por la tarde de dicho año 708 y allí mismo contra un negro nombrado Fernando de Velasco y dos mestizos Agustín Pinares y Nicolás de Arteaga, y por los hechos antecedentes y subsecuentes a la dicha fuga, primera y segunda aprehención de dichos ingleses, que se remiten (a su Majestad que Dios guarde) de orden de el Excelentísimo Señor Marqués de Castelldosrius, virrey gobernador y capitán general de estos reynos, que van a 308 f. en un vajel francés nombrado la Asumpción y su capitán don Alonso Poré, que sale del puerto del Callao el presente mes de enero de 1710".

13 Jorge Ortiz Sotelo, "El crucero del H.M.S. *Cornwallis* en la costa del Pacífico americano (1807)", *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 10 (2002), pp. 129-138; y con Robert King, "A cruize to the coasts of Peru and Chile': HM ship *Cornwallis*, 1807", en *The Great Circle*, vol. 32, n° 1 (2010), pp. 35-52.

14 *La Independencia. 1790-1826*, Lima: IEHMP, 1975, *Historia Marítima del Perú*, t. V, 2 volúmenes.

varo de Bazán (España), el Archivo Histórico Nacional (Chile), el Archivo General de la Nación y el Archivo Histórico de Marina (Perú).

Si la actuación de estos corsarios coloniales se ha estudiado poco, se ha trabajado mucho menos lo referente a los juicios que se llevaron a cabo tanto en la Audiencia de Lima como en el Tribunal de Presas del Callao, que entre otras cosas debieron ver casos de buques neutrales que intentaban comerciar con puertos chilenos o en poder de los patriotas, respaldados a veces por fuerzas navales de sus respectivos países.

En el Perú republicano se continuó usando el corso, siendo así que los últimos defensores de la Confederación Perú-Boliviana en el mar fueron naves provistas de dichas patentes. Tras la abolición del corso como forma legal de hacer la guerra, no volvemos a encontrarnos con actividades de este género en aguas peruanas. Sin embargo, durante la Guerra del Pacifico, tanto peruanos como bolivianos[15] y chilenos armamos buques mercantes. Asimismo, la esencia misma de la guerra de corso, como operación dirigida a afectar el comercio enemigo, se mantuvo vigente, al menos desde el lado peruano, dando como resultado la captura de varias naves contrarias y su correspondiente juicio. Pero al margen de los temas mencionados, existen algunos otros que también merecen ser abordados, como el caso de los buques de guerra amotinados con fines políticos que llevaron a cabo actos de piratería o que fueron reputados como tales por su gobierno. En el caso peruano, pasaron por ese trance la corbeta *Yungay,* en 1843; y el monitor *Huáscar,* en 1877. El enfrentamiento que este último sostuvo en Pacocha con dos naves de guerra británicas constituyó un hito no solo en la historia naval, al ser el primer uso de un torpedo automóvil, sino también en el campo del derecho internacional, habiendo llegado a influenciar en la actual legislación sobre piratería.[16]

Una aproximación fresca hacia los temas de la piratería y la guerra de corso, tratando de comprender las diversas variantes que encierran, que sobrepasan largamente lo épico, e incluso el marco de lo nacional-republicano, presenta nuevas posibilidades a la investigación. Resulta quizá más estimulante en el caso peruano, pues durante el periodo colonial fue quizá el foco de atracción de muchas de esas expediciones y también el principal actor de la defensa marítima del Pacífico americano. Pero ciertamente todo análisis se enriquecerá en la medida en que podamos contar con casos en otros ámbitos del continente con los cuales poder contrastar nuestro propio pasado.

Estos temas, con la innegable dosis de fascinación que seguirán teniendo, no hacen más que mostrar la enorme gama de posibilidades de investigación que lo marítimo ofrece.

15 Pedro Sapunar Peric, "El corsario boliviano *Laura* de 1879", *Revista de Marina*, Valparaíso: Armada de Chile, enero-febrero 1995, CX, n° 824, pp. 72-74.

16 Alfred P. Rubin, *The Law of Piracy,* Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1988, pp. 259-270.

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Publicaciones

Desde 1993 la Asociación ha publicado 19 números de su revista anual *Derroteros de la Mar del Sur*. A la fecha se cuenta con algunas copias de los números 1 al 4, y 9 al 21.

Asimismo, ha editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia. US$ 10
2. Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1934- 1879), una aproximación biográfica* (1999). Agotado
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (2001). Agotado
4. William L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (2002). US $ 20
5. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña (1808-1839): política y economía, a través de los informes navales británicos* (2005). US $ 28
6. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *El monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile* (2005). US $ 20
7. Jorge Ortiz Sotelo, *La cañonera América, cien años en la Amazonía* (2005). US $ 12
8. Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (2007). US $ 25
9. Lawrence Clayton, *W.R.Grace & Co., los años formativos 1850-1930* (2009). US $ 28
10. David P. Werlich, *John R. Tucker, almirante del Amazonas* (2010). US $ 28
11. Carlos Reátegui Delgado, *Trazando la frontera. Perú-Ecuador 1942-1945* (2014), US $ 20

Los interesados en adquirir ejemplares pueden contactar al suscrito. A los precios indicados se deberán añadir los costos de envío.

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General
thalassajos@gmail.com

Los primeros catalejos a bordo: la impronta de corsarios holandeses

Irma del Águila

Entre septiembre de 1608, cuando se realiza la primera demostración de un telescopio en la Torre de Mauricio en La Haya, y octubre de 1615, cuando el capitán Gaspar Calderón de Caviedes relata en declaración a la Audiencia de Méjico haber visto los "canutos" a bordo de una de las embarcaciones de la flota holandesa que ponía sitio al puerto del Callao, los telescopios astronómicos conocieron una rápida divulgación en Europa, realizándose con ellos observaciones de la Luna pero también de los satélites de Júpiter,[1] invisibles al ojo humano. Al mismo tiempo, los catalejos eran ampliamente requeridos en tierra, para diferentes propósitos recreativos y militares.

Sin embargo, queda mucho por investigar para seguir los trazos de los telescopios a bordo de los navíos europeos, a principios del siglo que nos ocupa. Una cosa es clara, la preocupación por incorporarlo a la vida marítima queda de manifiesto desde muy temprano.

El catalejo en la carrera por el control de los mares

Una mirada a las diligencias que siguieron dos ilustres fabricantes de telescopios ante los Estados Generales de las Provincias Unidas y el Senado de la República de Venecia puede ilustrar en qué medida la introducción de catalejos en la vida marítima estuvo en la agenda de los estados europeos, en carrera por el control de los mares.

Los fabricantes en cuestión no fueron otros que Hans Lipperhey y Galileo Galilei. A fines de septiembre de 1608, el estatúder Mauricio de Nassau invitó al marqués de Spínola a una demostración en La Haya, la primera de la que se tiene noticia de un "lente espía", fabricado por un hombre "muy religioso y temeroso de Dios",[2] Hans Lipperhey, fabricante de lentes de la ciudad de Middelburg. Desde la Torre de Mauricio, los asistentes pudieron identificar y distinguir con claridad el reloj de Delf y las ventanas de la iglesia de Leiden, situados a tres o cuatro millas de distancia como si se encontraran a tan solo cien pasos.[3] Pocos días después, el 5 de octubre, los Estados Generales de las Siete Provincias Unidas

1 El *Sidereus Nuncius* de Galilei Galileo, que registra estas observaciones, fue publicado en marzo de 1610.

2 H. Zuidervaart (ed), *Ambassades du Roy de Siam envoyé a* l'Excellence du Prince Maurice, arrivé à La Haye le 10. *Septemb. 1608.* Trad. al castellano, la autora. Middelburg: Verhage & Zn, 2008.

3 Ídem.

premiaron a Lipperhey con 300 florines con la promesa de hacerle entrega de otros 600 florines cuando terminara otros tres telescopios adicionales y siempre que se comprometiera a no aceptar encargos de terceros y de mejorar el instrumento de modo de ser usado con los dos ojos, empleando cristal de roca o vidrio para asegurar la mejor calidad de los lentes.[4] M. Biaglioli estima que el encargo de binoculares pudo haber sido un temprano intento por introducir el aparato a bordo de navíos.[5] Lipperhey, en efecto, hizo entrega de los primeros binoculares a mediados de diciembre de 1608 y los otros dos, en febrero de 1609. Miembros de los Estados Generales probaron los instrumentos y los consideraron satisfactorios,[6] aunque no queda evidencia de su aptitud para ser empleados en el mar.

Pocos meses después, Fray Paolo Sarpi, comisionado del Senado de Venecia, comenta en una carta a Francesco Castrino del 21 de julio de 1609, haber inspeccionado un telescopio ofrecido por un extranjero a las autoridades de Venecia: "Ha llegado un lente espía que hace ver las cosas lejanas; lo admiro mucho por la belleza de la invención y por la dignidad del arte pero no lo estimo para ser usado en la Guerra ni en tierra ni en mar".[7]

El instrumento es rechazado por el Senado de la Serenísima República. Solo semanas después, el Senado recibe a Galileo Galilei, amigo de Sarpi, quien muestra su "nuevo artificio". En la carta de presentación del 24 de agosto de 1609 dirigida a Leonardo Donato, Dogo de Venecia, Galileo se extiende en subrayar las cualidades militares del instrumento en el reconocimiento marítimo:[8]

> *...puede ser de beneficio inestimable; pudiéndose en el mar a mucho mayor distancia de la usual descubrir el madero y la vela del enemigo, así que por dos horas y más tiempo podemos descubrirlo primero antes que él nos descubra a nosotros y distinguir el número y la calidad de los bajeles, juzgar su fuerza para presentarse a la caza, al combate o a la fuga.*

El instrumento fabricado por Galileo, con un poder de magnificación x 8 o 9, y casi con toda probabilidad una combinación de algún tipo de lente convexo (objetivo) y cóncavo (ocular), producidos seguramente en Venecia y pulidos por el propio Galileo, dejó satisfecho al Senado y a la *Signoria*: se le recompensa confirmándole de por vida en su puesto de profesor en la Universidad de Padua y se le duplica el salario. Sin embargo, no queda evidencia de la vida útil del telescopio y menos de haber sido puesto a prueba a bordo de alguna embarcación. Solo nos llega la apreciación favorable del Senado por su poder de magnificación y calidad de los lentes y la suposición de que,

4 A. Van Helden, *The Invention of the Telescope*, Philadelphia: Independent Square, 1977.

5 M. Bagioli, "Did Galileo copy the telescope?", en A. Van Helden, Seven Dupré, Rob van Gent, Huib Zuidervaart (eds.), *The Origins of the Telescope*, Amsterdam: Knaw Press, 2010.

6 Van Helden, *The Invention of the Telescope*.

7 Sarpi a Castrino, 21/7/1609 (Trad. al castellano de la autora): *...solo e' comparso quell'occhiale che fa vedere le cose lontane; il quale io ammiro molto per la bellezza dell'invenzione e per la dignita' dell'arte, ma per uso della Guerra ne' in terra ne' in mare, io non lo stimo niente*, en: P. Sarpi, *Lettere ai Protestanti*, 2 (1931), 45. Citado por M. Biagioli, en: Van Helden *et al.*, *The Origins of the Telescope*.

8 Galilei al Dogo de Venecia, 24/8/1609 (Trad. de la autora), en: G. Galilei, *Opere* (University of Michigan Library Digital General Collection, quod.lib.umich.edu/g/genpub/AGH6462.0010.001/250?rgn=full+text;view=image).

respecto del instrumento rechazado semanas antes, el de Galileo contaba con un mayor campo de visión, mejor definición y enfoque de las imágenes.

En resumidas cuentas, los Estados Generales de las Provincias Unidas y el Senado de la Serenísima República han dejado registro de su interés y del apoyo dispensado a fabricantes de lentes abocados al encargo de afinar el artefacto para su uso marítimo. A pesar de los progresos comentados habrá que esperar hasta octubre de 1615 para leer la relación de un capitán español que refiere el uso de un catalejo instalado en un navío holandés, frente al puerto del Callao, en julio de 1615 o, como mucho, suponer que ya se encontraba a bordo en el momento de la partida de la flota holandesa de Texel, el 8 de agosto de 1614.[9]

Entre 1608 y 1615 hay una amplia brecha de tiempo sin registro (por ahora, al menos) que contrasta con la rápida propagación del instrumento en tierra. Cabe preguntarse ¿con qué tipo de dificultades prácticas y de orden técnico se enfrentaron los fabricantes y hombres de mar que, eventualmente, retrasaron su uso en el mar?

Mirar a través de un canuto (estrecho como el cañón de un fusil)

Novedosas técnicas de pulverizado y pulido de lentes fueron introducidas a fines del siglo XV. Y aunque la industria de fabricación de lentes conoció un impulso enorme con la invención de la imprenta y el consecuente incremento de la lectura, estaban lejos de producir un tipo de lente que fuera útil para el montaje de telescopios.

El principal inconveniente era las burbujas e irregularidades en la superficie. En una fecha tan tardía como 1613, Galileo se sigue lamentando en sus cartas de las dificultades para conseguir lentes, de cristal de roca o vidrio, que reunieran los exigentes requerimientos del armado de telescopios astronómicos.

> *Me disgusta no tener cristales que valgan para un telescopio digno de tanto Señor: debo retornar en pocos días a Florencia en ocasión del retorno del G.D., voy a ver si puedo hacerme un par por encima de la mediocridad, sabe bien que hay una grandísima dificultad para encontrar un cristal puro.*[10]

Galileo encontrará estos inconvenientes incluso en Venecia, reputada por el trabajo de los artesanos en este campo.

Las cosas cambian sensiblemente con la novedosa introducción de un diafragma que reduce la apertura del lente. Este hallazgo es decisivo en la construcción de telescopios para la observación astronómica, eliminando las aberraciones ópticas de la periferia del lente. Y aun así, mirar a través de un orificio del rango de 10 a 19 mm, seguía planteando serias dificultades a los observadores de las estrellas como bien anota Galileo

9 J.A.J. De Villiers (ed.). *The East and West Indian Mirror: Being an Account of Joris van Speilbergen's Voyage Round the World 1614-1617 and the Australian Navigations of Jacob Le Maire,* Londres: Hakluyt Society, 1906. Reimpresión, Londres: Hakluyt Society, 2011.

10 Galilei a Federico Cesi, 26/1/1613 (trad. al castellano de la autora): *Dispiacemi di non haver cristalli che vagliano per un telescopio degno di tanto Signore: dovendo io ritornar fra pochi giorni a Firenze per l'occasione del ritorno del G. D., tenterò se potrò farne un paro sopra la mediocrità, se bene ci è grandissima difficultà in trovar cristallo puro...,* en: Galilei, *Opere* XI, 450. www.abruzzoinmostra.it/letteratura/favaro_02/PAGE0001.HTM. Abruzzo in Mostra, 2006 (actualmente no disponible).

y todavía mayores inconvenientes a los hombres de mar, apostados en al alcázar de un navío sometidos al vaivén incesante de las olas y vientos. Sobre todo si el interior de los tubos con diafragmas se volvían más oscuros al reducirse el orificio de visión y, por consiguiente, el área del paso de la luz.

Añadir a esto, un campo de visión estrechísimo. A modo de ejemplo, un telescopio originario de Augsburg (Alemania), fabricado hacia 1617, contemporáneo a los "canutos" que reconoció el capitán español a bordo de un navío holandés en el sitio del Callao, tiene un diafragma de 10 mm en el lente ocular y otro de 17mm en el objetivo. Su poder de magnificación es x16. Su campo de visión es sorprendentemente angosto: aproximadamente 4 m. a una distancia de 1000 m., lo que es decir, menos de 15 arcos por minuto, para una pupila del ojo humano abierta a 6 mm.[11]

Y todavía hay que considerar otros factores. El escollo más difícil habría que encontrarlo por "fuera" del artefacto. El estudio realizado en tiempos recientes por el físico y astrónomo R. Willach analizando una serie de lentes convexos "sobrevivientes" en la actualidad y fabricados entre inicios y la mitad del siglo XVII[12] sugiere que el obstáculo principal en la fabricación de telescopios astronómicos residía en el déficit de producción de lentes de alta y estandarizada calidad, ya mencionada por Galileo.

R. Willach testeó cincuenta y cinco lentes antiguos (objetivos) de tipo galileico,[13] a seis metros de distancia, combinados con modernos lentes oculares. Las conclusiones de su investigación fueron reveladoras: solo cinco (menos del 10%) de los telescopios podían considerarse de calidad suficiente para reproducir imágenes con claridad. Cuatro eran mediocres, con los que era posible reconocer objetos a la distancia pero de forma borrosa. Los restantes cuarenta y ocho lentes eran malos en extremo. R. Willach subrayó además que muchos de esos cuarenta y ocho eran lentes fabricados a inicios del siglo XVII.

R. Willach introdujo diafragmas en sus telescopios, reduciendo las aberraciones e irregularidades de los bordes de la superficie del lente. Al rebajar la apertura se mejora sensiblemente la calidad de la visión permitiendo efectivamente distinguir con claridad los objetos magnificados. Sin embargo, R. Willach también señala que el diafragma solo resulta útil con lentes de óptima calidad. Los telescopios con lentes de mediocre o mala calidad no mejoraban significativamente su visión. En consecuencia, afirma, la prueba de lentes del XVII pondría en evidencia que "un telescopio de uso práctico solo podía producirse por un fabricante de lentes que tuviera un amplio stock de lentes y muchos años de experiencia en el pulverizado"[14] de lentes.

Podemos suponer que solo los más selectos telescopios producidos a principios del siglo XVII, aquellos que emplearon lentes de óptima calidad estaban, a pesar de la

11 R. Willach, "The long road to the invention of the telescope", en: Van Helden, Dupré, Gent, Zuidervaart, *The Origins of the Telescope*.

12 Ídem.

13 Hasta mediados del siglo XVII, los telescopios eran del tipo "galileico", vale decir, siguiendo una combinación de lentes que era, casi invariablemente, uno plano-cóncavo (ocular) y otro plano-convexo (objetivo).

14 Willach, "The long road to the invention of the telescope".

estrecha apertura del diafragma y, en consecuencia, la poca concentración de luz y del limitado campo de visión, aptos para ser empleados en el mar.

H. Zuibervaart menciona que hubo que esperar hasta 1655 para ver estos instrumentos incorporados en la lista oficial de bagaje de las embarcaciones de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.[15] Antes de ese año, el uso del catalejo en los navíos holandeses se producía de forma esporádica.

Los corsarios holandeses introducen catalejos a bordo: la impronta holandesa

Y en el tiempo que este testigo estuvo cautivo que fueron zinco díaz, desde el domingo hasta el jueves vido como a las partes dijo a las tardes y a las mañanas miraban con un Antojo a manera de canuto que por una boca y otra tiene como espejos y hacen puntería con él un ojo para descubrir si vían algunas embarcaciones. Y un piloto viejo del navío en que estava el testigo le dixo en Xapón ai, con esto mira y verás aunque sea muy lejos. Y este testigo miró con el dicho antojo y se espantó de ver que por lejos que estavan las cosas se parezían muy claras. Y assí con este antojo descubrían los navíos que venían de fuera y los tomavan...[16]

Ya se ha señalado que la primera mención del uso de un telescopio a bordo de una embarcación está relacionada con la expedición del corsario Speilbergen[17] que había puesto sitio al Callao, desde su arribo, el 20 de julio de 1615. Días antes, el 17 y 18, la flota holandesa se había enfrentado a la Armada española frente a las costas de Cañete, al sur de Lima. La batalla fue sangrienta con un saldo trágico del lado de la Armada, estimado en medio millar de personas.[18] El galeón *Santa Ana* fue hundido por los holandeses con su general Pedro de Álvarez de Pulgar a bordo junto con soldados y hombres de mar, incluido un grupo de holandeses que abordó la nave con la esperanza de ser los primeros a la hora del botín. El día 19, sobrevivientes del *Santa Ana*, el capitán Gaspar Calderón de Caviedes, un piloto y un puñado de soldados y marinos son rescatados y retenidos en las embarcaciones enemigas. Otros fueron rematados por el enemigo o abandonados a merced de las aguas. En octubre, los holandeses liberan a Calderón de Caviedes con otros españoles en el puerto de Acapulco. Días después, el capitán declarará ante la Audiencia de Méjico que "estando aquí [en el Callao] surtos descubrieron un navío con unos canutos que traen con que ven más de seis leguas".[19]

15 H. Zuidervaart, "The 'Invisible'Made Visible: Telescope Making in the Seventeenth and Early Eighteenth Century Dutch Republic", en: Alison D. Morrison-Low, Sven Dupré, Stephen Johnston, Giorgio Strano (eds.), *From Earth-Bound to Satellite. Telescopes, Skills and Networks*, Leiden/Boston: Brill 2012, 41-102. [History of Science and Medicine Library vol. 23: Scientific Instruments and Collections, vol. 2].

16 AGI, Filipinas, 37, N. 19/1. Ortografía del original. Puntuación y acentuación corregidas.

17 La flota al mando de Speilbergen fue equipada por la Compañía de las Indias Orientales. El término "corsario" proviene del lado "enemigo", España y sus colonias que, nominalmente estaban en tregua con las Provincias Unidas.

18 J. Ortiz Sotelo, "Nuevos detalles sobre la expedición de Spilbergen en la Mar del Sur", en: *Derroteros de la Mar del Sur,* n° 18-19 (2010-2011), pp. 97-119.

19 AGI, Audiencia de Méjico 28, n° 28, "Relación que hace el Capitán Gaspar Calderón de Caviedes del suceso de la armada que salió del Callao en busca del enemigo holandés", 28 de octubre de 1615.

Meses después, un japonés cristiano que respondía al nombre de Juan de León relató en lengua castellana ante el escribano del rey en Manila que, estando cautivo cuatro días a bordo de los navíos enemigos vio como "a las tardes y a las mañanas miraban con un Ant[e]ojo a manera de canuto que por una boca y otra tiene como espejos y hacen puntería con él un ojo para descubrir si vían algunas embarcaciones". Este testimonio es, junto con el episodio en el Callao, de los más antiguos que se tenga del uso de catalejos en el mar.

El manuscrito inédito se conserva en el Archivo General de Indias, "Informaciones sobre los corsarios holandeses", y refiere el paso de la flota al mando de Joris van Speilbergen por las costas de las Filipinas, en febrero y marzo de 1616. Las "Informaciones..." recogen asimismo el testimonio de varios naturales de Catanduanes, de japoneses que estuvieron presos en los navíos y de sangleyes.[20]

El testimonio que deja el japonés converso no puede ser más expresivo al describir el trabajo que tenían los hombres de mar para ver a través del "canuto". Nos deja una imagen excepcional: en un corto periodo de tiempo que va del domingo 6 al jueves 10, un hombre novato en el uso de catalejos se familiariza y consigue servirse del instrumento. Podemos imaginar al cautivo haciendo uso de toda su destreza para mirar a través de un estrecho orificio con un limitado campo de visión en una cubierta que se mece con el vaivén del oleaje y, aun así, alcanza a maniobrar el aparato y, haciendo "puntería" con un ojo, descubrir objetos lejanos. Y todavía más, la calidad de la visión es bien ponderada "y este testigo miró con el dicho antojo y se espantó de ver[21] que por lejos que estavan las cosas se parezían muy claras".

Así pues, el cautivo solo necesitó de un artefacto suficientemente apto para, sin mayor entrenamiento, ver las cosas por lejos que estuvieran. En aquella época temprana, como se ha dicho, el mayor obstáculo parecería estar no tanto en la dificultad de mirar a través de un telescopio desde la cubierta de un alcázar como en encontrar uno de óptima calidad que pudiera servir para este propósito.

En una dimensión de orden práctico, el testimonio recogido por el escribano de Manila nos muestra el uso militar que se daba al artefacto "Y assí con este antojo descubrían

---

Citado por E. Sluiter, "The First Known Telescope Carried to America, Asia and the Artic, 1614-30", en: *Journal for the History of Astronomy*, vol. 28 (1997), pp. 141-145.

20 Entre otros detalles, llama la atención la descripción que hacen del aspecto físico de los navegantes. Los testigos "extrañaron sus trajes y modo por ser gente muy blanca y bermejos y que algunos trayan zarzillos en las orejas", y se vio de algunos que llevaban el "cavello largo con coleta" [AGI, Filipinas,37,N.19/1].

21 Nótese que el acto de ver, "por lejos que estavan las cosas", interponiendo un instrumento entre el ojo y el objeto constituye una novedad tecnológica que "espantó" al testigo. Y no es para menos, ahí donde antes solo existía el ver, de modo incontrastable, con los ojos, el "lente espía" irá imponiendo la mirada moderna que acepta como "real" el acto de ver incluso aquello que no alcanza a ser visto por el ojo humano (un ejemplo notable lo constituyen las "observaciones" astronómicas de los anillos de Júpiter hechas por Galileo, invisibles a simple vista). Con el tiempo, el hombre de esta época empezará a despojarse de un sentido común "tangible" que es una forma cognitiva premoderna, e irá asimilando, progresivamente, una mirada virtual. Sobre este tema, ver C. Havelange, *De l'oeil et du monde. Une histoire du regard au seuil de la modernité*, París: Fayard, 1998.

los navíos que venían de fuera y los tomavan…". Como señalara Galileo, el telescopio permite descubrir al enemigo, "antes que él nos descubra a nosotros". El catalejo era un arma que otorgaba una ventaja decisiva en la guerra: la capacidad de anticipación.

El manuscrito también arroja noticias sobre la propagación del telescopio en el Japón. "Y un piloto viejo del navío en que estava el testigo le dixo en Xapón ai, con esto mira y verás aunque sea muy lejos". Según Henrique Leitão, el primer registro del uso del artefacto en el continente asiático nos remite al Japón y al año 1613. El instrumento habría sido llevado por misioneros jesuitas, según reporta el historiador Yoshio Mikami,[22] citado por H. Leitão, y muy probablemente desde el puerto de Lisboa.[23]

Otras noticias de catalejos a bordo: los "corsarios" holandeses, una vez más

En orden cronológico, una tercera referencia alude a otro holandés, Frederik de Houtman, comandante de la flota de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales. El 14 de diciembre de 1619, navegando por la costa este de Sumatra, en ruta a la isla de Java, de Houtman distingue un navío en el horizonte y decide seguir su desplazamiento, apostado en el alcázar, con ayuda de un lente espía.[24]

A continuación, otras noticias recogidas en el trabajo de E. Sluiter, entre 1626 y 1639:

1 En 1626, Boudewijn Hendricksz, comandante de la flota de la Compañía de las Indias Occidentales ingresa a La Habana y realiza un reconocimiento del puerto con ayuda de un "anteojo de larga vista".
2 En 1628, el famoso corsario holandés Piet Heyn, el mes antes de la captura del tesoro de la flota de Méjico en la Bahía de Matanzas, reconoció el puerto de La Habana sirviéndose de un "lente espía".
3 El 27 de febrero de 1635, el holandés David Pietersz de Vries, en su segundo viaje a América, y estando en las costas occidentales de Haití reportó haber hecho uso de su "lente espía" (*verrekijcker*) para identificar una embarcación española que bordeaba el litoral.
4 Finalmente, el 24 de mayo de 1639, Gales Hamkes, capitán de un ballenero holandés, navegando por Spitsbergen en el Océano Ártico, pensando que había avistado una ballena, echa mano de su "lente espía" (*verrekijcker*) para convencerse de su error.

Con la excepción del comandante de Houtman y de Hamkes, capitán del ballenero en el Océano Ártico, los oficiales navales que son descritos sirviéndose de catalejos a bordo, lo hacen en el curso de expediciones beligerantes en perjuicio de posesiones coloniales españolas; cosarios, desde la perspectiva de la Corona. En el caso de Speilbergen, ya se dijo, "oficial naval" y "corsario" son términos que se intercambian, dependiendo de la perspectiva narrativa.

Las noticias recopiladas dando cuenta del uso de catalejos a bordo, no solo son

22 Citado por H. Leitão, "Galileo´s Telescopic Observations in Portugal", www.gobcan.es/educacion/3/usrn/fundoro/archivos%20adjuntos/publicaciones/largo_campo/cap_07_09_Leitao.pdf

23 Ídem. Leitão agrega que los artefactos habrían suscitado más la curiosidad de la gente que un interés científico, lo que, por otro lado, no difiere mucho de la vulgarización que tuvo el instrumento en sus primeros tiempos, en el continente europeo.

24 Sluiter, "The First Known Telescope Carried to America…"

escasas también son recurrentes: en todos los casos, estas fuentes documentales de diverso origen,[25] aluden a expediciones promovidas por la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales o capitaneadas por hombres de mar de origen neerlandés: Joris van Speilbergen, Federik de Houtman, Boudewijn Hendricksz, Piet Heyn, David Pietersz de Vries, Gales Hamkes.

Retomando el estudio de R. Willach, si "un telescopio de uso práctico solo podía producirse por un fabricante de lentes que tuviera un amplio stock de lentes y muchos años de experiencia en el pulverizado"[26] de lentes, una mirada a la realidad de estos artesanos en las Provincias Unidas a principios del siglo XVII, podría arrojar luces sobre esta "impronta" dejada por los navegantes de esa república.

La investigación de H. Zuidervaart rastrea la poco divulgada existencia de fabricantes de telescopios neerlandeses en los siglos XVII y XVIII.[27] El estudio encuentra evidencia de la creación de una suerte de gremio de fabricantes de telescopios en Alkmaar, el único en las Siete Provincias del siglo XVII. Un contrato de 1671, destaca el nombre de quince fabricantes de telescopios quienes tenían la obligación de mantener su arte en estricta reserva.

En Alkmaaar vivió el famoso fabricante Jacob Adriaensz Metius, quien disputaba a Lipperhey la invención del telescopio. Jacob era hermano de Adriaen Metius, profesor de matemáticas en la Universidad de Franeker. Un dato revelador, en los años 1620, se registra a un discípulo de Adriaen, en posesión de un instrumento para ver de lejos; "con toda probabilidad", su fabricación está vinculada al artesano Jacob Adriaensz Mentius.[28] El discípulo en cuestión no es otro que Frederik de Houtman, el navegante que en diciembre de 1619 en ruta a la isla de Java distingue un navío en el horizonte y decide seguir su desplazamiento, "mirando a través de un telescopio o lente espía",[29] apostado en lo alto del alcázar. En este artículo se ha insistido en los intercambios epistolares frecuentes entre científicos y fabricantes de catalejos en el siglo XVII; las cartas de Sarpi, Castrino y Galileo son evidencia de ello. A Galileo se lo muestra en las labores propias de un fabricante de telescopios, de los que se sirve para la observación de las estrellas con ojos científicos, y la realización de cálculos matemáticos. Pero en Houtman se sugieren vínculos directos entre la producción de conocimientos en la universidad, la fabricación de catalejos y su empleo en alta mar, a bordo de un navío de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales.

25 Sluiter consigna entre sus fuentes manuscritos del AGI así como los diarios de viaje de Willem Ysbrandtszoon Bontekoe (Hoorn, 1646) y Dirck Albertsz Raven (Hoorn, 1646).

26 Willach, "The long road to the invention of the telescope".

27 Zuidervaart, *Ambassades du Roy de Siam.*

28 Ídem.

29 Sluiter, "The First Known Telescope Carried to America..."

El corso marítimo en México: insurgencia y primeros años de vida independiente

Oscar Cruz Barney

El corso en el movimiento insurgente de 1810

Destaca Feliciano Gámez Duarte con razón, que el corso no es un fenómeno aislado sino la consecuencia de un estado de guerra generalizado, fruto de la debilidad de los recursos bélicos de los nacientes estados americanos. Los corsarios "hicieron buena parte del trabajo para los insurgentes hispanoamericanos".[1]

El corso es la actividad naval efectuada por los particulares en tiempo de guerra o de represalias, con la autorización y supervisión de su Estado, en contra de los enemigos del mismo, en la que deben sujetarse a un régimen jurídico específico para su desempeño.[2] El término corso tiene diversos sentidos, ya que corresponde tanto a la guerra como a la marina. Sin embargo, la guerra de corso sí es un término exclusivamente marítimo.[3]

Las disposiciones sobre el corso eran dictadas por el monarca mediante ordenanzas que podían ser adicionadas mediante reales declaraciones, reales órdenes y reales cédulas. Además, el corsario debía de ajustarse a las instrucciones particulares recibidas junto con la patente[4] o, en el caso de compañías de comercio dedicadas también al corso, a sus cédulas de creación.[5]

El corso marítimo desempeñó un importante papel en la guerra de independencia no solamente de México sino también de Chile, Argentina, Perú y otros Estados del Cono Sur.[6] Ya Lewis Winkler Bealer afirmaba que "existieron, también, indicios de la

1 Feliciano Gámez Duarte, *Del uno al otro confín. España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828,* Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz, 2008, Colección Bicentenario, pp. 41 y 21.

2 Óscar Cruz Barney, "Corso marítimo", en *Enciclopedia Jurídica Mexicana,* México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Ed. Porrúa, 2000.

3 Florence Le Guellaff, *Armements en course et Droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy: Presses Universitaires de Nancy, 1999, p. 46.

4 Sobre la naturaleza jurídica de la patente de corso en el derecho hispano indiano véase Oscar Cruz Barney, "Notas sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica", en *Revista de derecho privado,* México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, McGraw Hill, n° 16 (enero-abril 1995).

5 Véase el artículo 5 de la Ordenanza de Corso de 1702.

6 Otras naciones hispanoamericanas dictaron disposiciones relativas al corso. Sabemos que el 18/11/1816 se expidieron unas ordenanzas de corso en Buenos Aires, Argentina (AGNA, Bienes Nacionales, año 1815, vol. 1537, exp. 3), seguido de un *Reglamento Provisional de Corso* del 15/5/1817 (Horacio

existencia de corsarios ostensiblemente autorizados por el gobierno patriota de Méjico",[7] y Anne Perotin-Dumon atribuía la aparente ausencia de corsarios mexicanos a la falta de un puerto de importancia en el virreinato novohispano que fuese en sí mismo un foco de insurgencia que permitiese llevar la guerra de independencia al mar.[8]

En efecto, el 14 de julio de 1815, en Puruarán, el Supremo Gobierno Mexicano expidió un decreto abriendo el corso para mexicanos y extranjeros contra España. Parece ser que la decisión de expedir patentes de corso se originó en el instructivo dirigido por el polémico José Álvarez de Toledo[9] al gobierno insurgente el 15 de febrero de ese año, especificando los requisitos que debía llenar el futuro enviado diplomático (José Manuel de Herrera) a los Estados Unidos. Entre éstos, para poder tratar de potencia a potencia, se sugería aprobar una bandera nacional, envío de recursos para la compra de armas y otorgar patentes de corso.[10]

Estas sugerencias se recibieron en mayo, se estudiaron durante junio y el 3 de julio, cuando los poderes se encontraban en Puruarán, se dictó la resolución correspondiente, mandándose publicar el 14 siguiente. José Manuel de Herrera fue nombrado embajador plenipotenciario para Estados Unidos y se autorizó la expedición de patentes de corso.[11]

El texto del decreto es el siguiente:

El Supremo Gobierno Mexicano a todos los que la presente vieren, sabed:

Que el Supremo Congreso, en sesión legislativa de 3 del corriente, ha sancionado el siguiente Decreto:

El Supremo Congreso Mexicano, empeñado en sostener la independencia de la Nación sin perdonar medio alguno que conduzca a tan interesante fin, para el que es necesario estrechar al enemigo cortándole todos los arbitrios y recursos que pueda tener, tanto por tierra como por mar, ha decretado se abra el corso, ya para los naturales, ya para los extranjeros, contra la Nación española, bajo las condiciones siguientes:

1. Todo aquel que quiera armar un corso, deberá ocurrir por su respectiva patente al Supremo Gobierno, o a quien éste comisionare.

Rodríguez y Pablo E. Arguindeguy, *El corso rioplatense,* Buenos Aires: Instituto Browniano, 1996). El 20/11/1817 se expidió un *Reglamento de corso* chileno (Alamiro Ávila Martel, "Las presas marítimas en el derecho patrio chileno," en *Revista chilena de historia del derecho,* Santiago: Editorial Jurídica de Chile, n° 7, 1978, p. 173).

7 *Los corsarios de Buenos Aires y sus actividades en las guerras hispanoamericanas de la independencia, 1815-1821*, Buenos Aires: Cuni, 1943, p. 21.

8 Anne Perotin-Dumon, "La contribution des *Corsarios Insurgentes* à l'indépendance américaine: course et piraterie dans le Golfe du Mexique et la mer des Antilles (1810-1830)", en Comission Internationale D'Histoire Maritime, *Course et Piraterie. Etudes présentées à la Comission Internationale D'Histoire Maritime à l'ocassion de son XVe Congrès International des Sciences historiques (San Francisco, août 1975)*, París: Institut de Recherche et D'Histoire des Textes, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1975, II, p. 668.

9 Una nota biográfica de Álvarez de Toledo, natural de Santo Domingo en Miquel i Vergés, José María, *Diccionario de Insurgentes*, 2ª Edición, México: Editorial Porrúa, 1980, *sub voce* "Álvarez de Toledo, José".

10 Ernesto Lemoine, *Morelos y la revolución de 1810,* Gobierno del Estado de Michoacán, 1984, pp. 300-306.

11 Ídem, p. 306.

2. Los corsarios podrán expender las presas que hicieren al enemigo, donde mejor les parezca, no pagando por ahora más pensión que el cuatro por ciento.
Por último; mientras se fijan las reglas que deben observarse en la materia, y en el entretanto se establecen las Juntas de Marina, será a cargo del comandante del territorio o puerto en donde fondeare el corsario, condenar las referidas presas.
Comuníquese al Supremo Gobierno para su ejecución.
Palacio del Supremo Congreso en Puruarán, a los 3 días del mes de julio de 1815 años. José de Pagola, Presidente. Dr. Francisco Argándar, Diputado Secretario. José María Isasaga, Diputado Secretario.
Por tanto, para su puntual observancia, publíquese y circúlese a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, para que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar el presente decreto.
Palacio del Supremo Gobierno Mexicano en Puruarán, a los 14 días del mes de julio de 1815. Ausente el Sr. Cos. José María Morelos, Presidente. José María Liceaga. Remigio de Yarza, Secretario de Gobierno.

Como se puede observar, las condiciones establecidas en dicho documento se referían solo a la solicitud de la patente de corso y a la venta de las presas logradas.

Aquellos que quisieran armar un navío corsario debían acudir ante el Supremo Gobierno o su comisionado para solicitar la patente. En cuanto a la venta de las presas, los corsarios estaban autorizados para hacerlo en donde más les conviniera. Incluso podían pasar a puertos extranjeros para la determinación de las mismas, debiendo pagar un 4% sobre el valor de la presa, cuando la venta se verificara.

La determinación de si la presa era buena o mala quedó a cargo del comandante del territorio o puerto en donde fondeara el corsario, ya que como expresa el citado decreto, a esa fecha todavía no se contaba con las juntas de marina ni con mayores disposiciones sobre la materia.

Evidentemente, el Supremo Gobierno pasó por alto las disposiciones españolas sobre la materia, específicamente la Ordenanza de Corso de 1801 con sus adiciones.[12]

Según Cárdenas de la Peña, José Manuel de Herrera llevó a Estados Unidos "cientos de ejemplares en blanco para llenarlos en su oportunidad".[13] Para Pérotin-Dumon, las actividades corsarias estadounidenses a favor de los insurgentes mexicanos no dejaban de tener un viso anexionista respecto a Texas y a México en general.[14]

Dos días después, el 16 de julio, se le extendió patente de corso al mexicano José Sauvinet, para que armara la goleta *El Hidalgo,* capitaneada por Adriano Graval y equipada con un cañón de 12 libras, 40 fusiles y 50 hombres de tripulación. En la patente

12 Enrique Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario,* México: Secretaría de Marina, 1970, t. 2, doc. 11. Cárdenas de la Peña trata del corso en la guerra de independencia al principio de su obra y luego, en su *Historia marítima de México, 1. Guerra de independencia 1810-1821*, México: Lito Ediciones Olimpia S.A., 1973, vol. 1, pp. 214-220, le dedica un capítulo entero. Cabe mencionar que Raziel García Arroyo, *Biografía de la Marina Mexicana* (Semblanzas Históricas), México: Secretaría de Marina, 1960, no menciona el corso insurgente.

13 Cárdenas de la Peña, *Historia marítima,* p. 215.

14 Perotin-Dumon, "La contribution...", p. 668.

se le autoriza a correr los mares de la América Septentrional y hacer el corso contra los buques y propiedades de España.[15] Se le fijó una fianza de cinco mil pesos que debía de ser entregada a los ministros de hacienda encargados del ramo de marina para asegurar su buena conducta. Se le ordenó abstenerse de agredir a las naciones amigas y neutrales. El conocimiento de las presas que hiciera y la declaración de su legitimidad corresponderían a las autoridades de los puertos habitados de la nación. El texto de la patente estableció, además, que los comandantes generales de los diferentes estados de México, los comandantes principales de marina, oficiales de bajeles del Estado, capitanes de navíos mercantes, ministros de marina, capitanes de puertos, bahías, castillos, puestos militares, corregidores, alcaldes ordinarios y pedáneos, tenían la obligación de auxiliar al corsario y permitirle carenar y proveerse de todo lo necesario.[16]

El mismo autor señala que, sin fecha exacta, aparecieron dos pliegos que contienen 26 capítulos de unas disposiciones que debía cumplir un corsario de Texas al mando del capitán Luis Juffrein. Cárdenas afirma que en ese documento se discuten los premios, los castigos, el destino de las presas y el orden, entre otras cosas.[17]

Sabemos, gracias al testimonio de fray Servando Teresa de Mier, que el movimiento de independencia contó con 56 corsarios. Hace esta afirmación en la sesión del día 12 de abril de 1823 del Congreso Constituyente mexicano, mientras se discute sobre el sello y colores del pabellón nacional. La comisión encargada de dictaminar sobre el asunto consideró que debía usarse el mismo que fue utilizado por los insurgentes, pues tenía la ventaja de haber cursado ya las aguas del Seno mexicano y ser conocido en los puertos de los Estados Unidos.

Fray Servando, integrante de la comisión que propuso la adopción de dicho pabellón, señaló que los corsarios la utilizaban,

> *porque el almirantazgo que estaba, daba patentes firmadas a nombre del gobierno insurgente, y por mano del general Victoria: así corrían los mares. Eran respetados en todos los puertos de América: en todas partes de América era reconocido el pabellón, y así no hemos querido mudarlo. Los colores blanco y azul eran colores de la casa de Moctezuma. Por eso mismo se movieron los insurgentes a adoptarlos... Nosotros adoptamos el blanco y azul hechos en cuadros para que no se equivoque con ninguna bandera, y en los Estados Unidos les parecía bien, porque desde lejos se conocía... y así hemos adoptado el que usaban los insurgentes, que está reconocido, como he dicho, en los Estados Unidos y en todos los puertos que se nos avecinan.*[18]

El dictamen de la comisión fue aprobado en su artículo 1°, pero el 2° sufrió la oposición del señor Paz, quien optó por la bandera de los tres colores, a lo que contestó Mier insistiendo en el reconocimiento que se tenía en los Estados Unidos de la

15 Cárdenas de la Peña, *Historia marítima*, p. 215.

16 Cárdenas de la Peña, *Semblanza marítima*, t. 2, doc. 12; y Miquel i Vergés, *Diccionario*, *sub voce* "Sauvinet, José".

17 Cárdenas de la Peña, *Historia marítima*, p. 218.

18 *Actas constitucionales mexicanas (1821-1824)*. Introducción y notas de José Barragán Barragán, México: UNAM, 1981, t. V, correspondiente al facsimilar del tomo IV del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de México*, México: oficina de Valdés, 1823, pp. 262-263.

bandera insurgente. Sobre ese punto, el señor Sanmartín interpeló al señor Múzquiz, quien había acompañado a José Manuel Herrera a los Estados Unidos con las patentes de corso. Múzquiz declaró que, efectivamente, en Luisiana la bandera era reconocida y las presas hechas a los españoles por los corsarios insurgentes se declaraban buenas, siempre que se acreditara contar con la patente del gobierno mexicano. Señaló que el único problema surgió cuando se tuvo que recurrir a juicio para determinar si la firma de la patente era efectivamente del general Victoria.

Respecto al reconocimiento de la independencia nacional, dijo que si bien el presidente de los Estados Unidos, James Madison, no hizo declaración alguna, cabía mencionar la respuesta dada al embajador español Luis de Onís, quien le había solicitado al gobierno estadounidense que:[19]

> *se entregasen varios individuos que estaban allí haciendo armas contra su nación, para remitirlos a su amo D. Fernando VII, de quien decía eran vasallos: igualmente que no se admitiesen en los puertos de los Estados Unidos ningún barco que llevase el pabellón mexicano; y en esta petición nos llamaba salteadores con los demás apodos que los españoles acostumbraban.*

La respuesta del gobierno norteamericano fue que no entregaría a ningún hombre, cualquiera que fuese el delito que hubieran cometido en otra parte, y que todos los puertos tenían órdenes de recibir a las embarcaciones que enarbolaran la bandera mexicana. Sin embargo, pese a los argumentos de la comisión, los artículos 2° y 3° fueron desechados por el pleno del Congreso.



Bandera insurgente de José María Morelos y Pavón.

Entre los buques corsarios figuran el *Julia, Independencia del Sur, Idas* y *Atrevida*. Todos ellos al mando de capitanes extranjeros. Cárdenas de la Peña afirma que algunos participaron en las luchas de independencia de otros países latinoamericanos;[20] aunque también tenemos noticias de corsarios latinoamericanos, específicamente argentinos, que actuaron en favor de la independencia de México. Según el testimonio de fray Servando Teresa de Mier, corsarios de Buenos Aires hostilizaron puertos españoles.[21] Lo mismo hicieron corsarios de Cartagena de Indias, como informó Luis de Onís al Virrey de la Nueva España el 20 de agosto de 1813.[22]

---

19 *Actas constitucionales mexicanas (1821-1824),* pp. 265-266. Sobre Luis de Onís, véase Feliciano Gámez Duarte, "En la guarida del lobo, Luis de Onís y la lucha diplomática contra el corso insurgente hispanoamericano, 1809-1819", en *Derroteros de la Mar del Sur,* Lima, n° 16 (2008).

20 Cárdenas de la Peña, *Historia marítima,* p. 218.

21 *Actas constitucionales mexicanas,* t. X, sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana.* Sesión del día 8, p. 4.

22 José R. Guzmán, *Aventureros, corsarios e insurgentes en el Golfo de México*, México: Sobretiro del Boletín del Archivo General de la Nación, 1971, serie 2, XII, 1-2, p. 217.

Los efectos del corso insurgente en el Golfo de México no se hicieron esperar, en 1816 se reportaba la casi interrupción de las comunicaciones con España y las acciones del Consulado de Comercio de la Habana en contra de los mismos.[23] Esta participación de los consulados de comercio en la defensa era bastante común, ya que al ver el peligro que representaba para el comercio la proliferación del contrabando, armaban embarcaciones guardacostas para proteger sus intereses.[24] Incluso, el consulado de la Habana llegó a ofrecer 14 mil pesos por la captura o destrucción de corsarios franceses que en 1809 estaban hostilizando embarcaciones españolas.[25]

Los corsarios armados en Galveston durante la independencia se tenían que sujetar a una serie de reglas que buscaban controlar sus operaciones. Se les obligaba a tomar cuatro prisioneros del buque apresado y conducirlos ante el juzgado de presas para verificar el comportamiento del corsario durante la aprehensión. Además, las patentes tenían una vigencia de cuatro meses únicamente, para así obligar al corsario a que se presentase a refrendarla, lo cual se efectuaba o no de acuerdo a su desempeño.[26] Durante mucho tiempo dicho puerto fue la base de los corsarios Laffite, quienes con patentes otorgadas por los gobiernos insurgentes conducían ahí sus presas y luego las introducían a Nueva Orleans y otros puntos de los Estados Unidos.[27]

Contrainsurgencia y corso

Por su parte, la corona española propició el armamento de buques corsarios para reprimir a los insurgentes en sus correrías por los mares americanos. El 1 de noviembre de 1816 se dictó una serie de medidas para los corsarios españoles que habrían de combatir la insurgencia.[28] En ellas se establecía que a los armadores en corso y mercancía se les debía facilitar la artillería, pertrechos, pólvora y demás auxilios, pagando por ellos los precios corrientes, siempre y cuando no hicieran falta para el servicio de la armada. Estos auxilios únicamente se otorgarían a aquellos armadores que contaran con buques que estuvieran en estado de defensa contra insurgentes y corsarios.[29] Las

23 Ralph Lee Woodward, "The Consulados de Comercio and defense of maritime commerce in the spanish world, 1520-1829", en *Derroteros de la Mar del Sur,* Lima, n° 7 (1999), p. 162.

24 Expediente sobre habilitación de las lanchas a petición del consulado de Veracruz para perseguir a los corsarios franceses que cruzan por las costas de Yucatán, año 1810, AGNM, Ramo Civil, Vol. 1438.

25 El marqués de Someruelos a D. Francisco Xavier Lizana, remitiendo el impreso de los premios que se ofrecen por la aprehensión o destrucción de un corsario, AGNM, Correspondencia de diversas autoridades, vol. 14, exp. 18, F. 110-116.

26 *Actas constitucionales mexicanas,* t. X, sesiones del mes de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana.* Sesión del día 8, p. 4.

27 Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires,* p. 74. William C. Davis, *The pirates Laffite. The treacherous world of the corsairs of the Gulf,* EUA: Harcourt Inc., 2005; e Ignacio Rubio Mañé, *Los piratas Laffite*, México: Polis, 1938.

28 José María de Nieva, *Índices, cronológico, general y sustancial, por orden alfabético, de las materias que contienen los doce tomos y uno de apéndice de la colección de decretos del Rey N.S. Don Fernando Séptimo*, Madrid: Imprenta Real, 1828, pp. 230-231. Gámez Duarte, *Del uno al otro confin.*

29 Ídem, arts. 1-2.

tripulaciones corsarias debía estar integrada cuando menos por la mitad de españoles, pudiendo ser la otra mitad extranjeros, pese a la real cédula de 30 de marzo de 1714 que prohibía la contratación de extranjeros en las tripulaciones corsarias, y a la Real Orden del 28 de agosto de 1816 que prohibía otorgar patente a persona que no fuera española, con buque español y tripulación española.[30]

La cédula de 1816 establece, por primera vez, cuáles eran las condiciones para que un buque pudiera ser habilitado como corsario: a) montar la artillería suficiente, no bastando con llevar dos o tres cañones de corso y del mismo calibre, algunas armas blancas y otras de chispa; y b) contar no sólo con la tripulación precisa para la maniobra, sino con los individuos necesarios para el manejo de la artillería y suficientes para evitar abordajes y sostener una defensa adecuada.

Además, a los corsarios que combatieran a los insurgentes americanos se les concedieron los siguientes privilegios:[31]

1. La adquisición de todo el cargamento, efectos y demás mercancías que contuvieran los buques apresados, y los buques mismos.
2. Exención de todo derecho, aunque los bienes apresados fueran extranjeros.
3. Arbitrio de tripular los buques con la gente que les convenga, de cualquiera clase y estado que sea, salvo la que ya estuviera sirviendo en la armada.
4. Posibilidad de conservar la artillería y demás pertrechos facilitados por los arsenales reales, según la ordenanza de corso de 1801, hasta su desarme.
5. La pólvora consumida en combate se les cobraría solo en una tercera parte.
6. Sueldo por entero de su clase, y recompensas justas y proporcionadas a todo oficial de la Real Armada, piloto u oficial de ella que se dedicare a combatir a los insurgentes como capitán o como armador de corsos.

Así, se buscó que los corsarios españoles, en auxilio de la Marina Real española, reprimiesen a los corsarios e insurgentes americanos.[32]

Para 1818 el número de presas hechas por los corsarios mexicanos en las costas de La Habana, Campeche y Veracruz no bajaba de 40. Entre los corsarios estaban los ya mencionados hermanos Lafitte. Posteriormente, la actividad corsaria disminuyó. Sin embargo, el 27 de agosto de 1821 José Félix Trespalacios entregó a Alexandro Williams una patente de corso para hostilizar a los españoles, en un crucero que debía de durar tres meses, otorgando una fianza de dos mil pesos.[33] Según fray Servando Teresa de Mier, en los ocho meses que duró el almirantazgo de Galveston, se rindieron tal cantidad de presas que se recaudaron 78 mil pesos de derechos.[34]

30 Nieva, *Índices, cronológico, general y sustancial,* p. 402.

31 Ídem, pp. 230-231.

32 Por Real Orden del 28/8/1826 se mandó recoger todas las patentes de corso y se prohibió su expedición sin el previo real permiso para ello, a excepción de los individuos de la matrícula de Benidorm, que se dedicaban a la persecución del contrabando. Véase Ídem, p. 402.

33 Cárdenas de la Peña, *Historia marítima,* p. 220.

34 *Actas constitucionales mexicanas,* t. X, sesiones de junio de 1824 del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana.* Sesión del día 8, p. 4. Aquí fray Servando habla

La Junta Nacional Instituyente del Imperio Mexicano y el corso marítimo

El México independiente tuvo que habérselas constantemente con corsarios extranjeros. Así, en la sesión del Congreso Constituyente del día 20 de mayo de 1822, el comandante de Tampico informó que habían dado fondo en ese puerto el bergantín *Carmen*, procedente de Campeche, el paquebote *Ranger* y las goletas *San Juan* y *Bee*, de Nueva Orleans, la *María Ana*, de Nueva York, y "de arribada la *Rebeca*, por haberle dado caza un corsario a poco tiempo de su salida".[35] Justo Sierra señala que en 1823 y 1824 el comercio de Yucatán sufrió una serie de depredaciones por parte de buques tripulados por belgas, holandeses, daneses, negros marrones y criollos de las Antillas, quienes actuaban provistos de patentes de corso colombianas para interrumpir el comercio español, pese a lo cual hostilizaron con frecuencia las costas mexicanas.[36]

En 1822 se hizo presente la escuadra chilena en las costas de Acapulco, bajo el mando de Thomas Cochrane, quien sostuvo amistosa correspondencia con Iturbide.[37]

Una vez disuelto en Congreso el emperador Iturbide convocó a una Junta Nacional Instituyente, que quedó instalada el 2 de noviembre de 1822, y trabajó hasta el 6 de marzo de 1823. Su objetivo era elaborar un proyecto de Constitución para el Imperio Mexicano.

Durante sus sesiones empiezan a surgir voces que señalan la necesidad de organizar militarmente al imperio. En la sesión del 4 de enero de 1823, el Ministerio de Guerra y Marina envió cinco oficios a la Junta sobre los puntos siguientes: a) necesidad de establecer el tribunal especial de guerra, b) conveniencia de crear el consejo del almirantazgo, c) organización y arreglo del ejército por medio de los capitanes generales de las provincias, d) organización del ejército en todas sus partes, y e) necesidad de una escuela militar.

Dichos oficios pasaron a las comisiones unidas de guerra y hacienda, pero luego no encontramos referencia alguna a ellos. Seguramente el poco tiempo que le quedaba de vida a la junta no permitió hacer un mayor examen de las propuestas. Es importante que se haya solicitado la creación de un consejo de almirantazgo, pues a él correspondería el conocimiento de las causas de corso y presas. Ya en la sesión del día 24 de diciembre de 1822 el Ministerio de la Guerra había presentado un expediente relativo a la adopción de las medidas necesarias para tripular los navíos mexicanos con nacionales. Dicho expediente se turnó a una comisión especial. El 11 de enero del año siguiente se presentó el dictamen por dicha comisión, y se discutió también la necesidad de restablecer las

---

de 58 corsarios, mientras que cuando se discutió la forma y colores del pabellón mexicano dio como cifra la de 56.

35 *Actas constitucionales mexicanas,* tomo 2, vol. I, correspondiente al facsimilar del tomo I de las *Actas del Congreso Constituyente Mexicano*, México, oficina de Alejandro Valdés, Impresor de Cámara del Imperio, p. 302.

36 Justo Sierra, *Lecciones del Derecho Marítimo Internacional*, México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854, p. 83.

37 Carlos López Urrutia, *La Escuadra Chilena en México-1822,* Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1971, pp.45-56. Isidoro Vázquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826,* Santiago: Síntesis de Ana Victoria Durruty Corral, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004, pp. 469-472.

matrículas de mar tal y como estaban en 1809.[38] El dictamen de la comisión tiene gran importancia, pues nos da una idea del estado de la armada mexicana en esos primeros momentos de independencia, y la imperiosa necesidad de mejorar su situación, en donde el corso será una de las soluciones posibles.

La comisión señaló la urgencia de conseguir nacionales para tripular los buques del imperio, evitando de ese modo acudir a mercenarios extranjeros. Expuso que, ínterin se dictara un decreto que organice la armada nacional, "se autorize al gobierno para que restituya las matrículas al modo antiguo, y tome todas las demás providencias convenientes para los importantes fines que se ha propuesto, dándose por derogadas las leyes españolas que embarazan ó entorpecen en cualquiera manera unas medidas tan útiles y provechosas." Firmaron el dictamen los señores Elozúa, Abarca y Peón. Mismo que quedó aprobado.[39] Con ello, podemos hablar de una primera vigencia de la *Ordenanza de matrículas de mar* de 1802. Sin embargo no sería sino hasta febrero de 1842 que bajo el gobierno del general Santa Anna, que el Congreso expidió un decreto que de manera explícita restablece su validez.[40]

El Acta Constitutiva del 31 de enero de 1824 y la *Constitución Federal* del 4 de octubre de 1824, discusiones en el Congreso sobre el corso marítimo

El 20 de noviembre de 1823 la comisión encargada de elaborar el Acta Constitutiva presentó el proyecto esperado. La discusión del mismo se llevó a cabo del 3 de diciembre de ese año al 31 de enero del siguiente, fecha en que se aprobó con el nombre de *Acta Constitutiva de la Federación Mexicana.* El 1° de abril siguiente el Congreso inició la discusión del proyecto de Constitución, mismo que fue aprobada el 3 de octubre de 1824, firmado el 4 y publicado el 5 por el Ejecutivo con el nombre de *Constitución Federal de los Estados-Unidos Mexicanos.*

En el *Acta Constitutiva*, al tratar de la división de poderes, se establece que pertenece exclusivamente al congreso general dar leyes y decretos. Su artículo 13, f. XIV se dedica a "Para conceder patentes de corso, y declarar buenas o malas las presas de mar y tierra"; sin embargo, se omite establecer cuál es la autoridad competente para otorgar dichas patentes.

El Acta no contiene otras referencias al corso. Será en la Constitución en donde se establezcan con mayor claridad las disposiciones sobre la materia. Los artículos

38 Es decir, regidas por la *Ordenanza de Matrículas de Mar* de 1802. Véase *Actas constitucionales mexicanas,* t VII, correspondiente al facsimilar del tomo I del *Diario de la Junta Nacional Instituyente del Imperio Mexicano*, pp. 163, 168 y 244. *Decreto de 8 de octubre de 1820 por el que se extinguen las matrículas de mar, y se establecen las reglas para la navegación y pesca, y servicio militar de marina*, en Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la independencia de la república*, México: Imprenta del Comercio, 1876, t. I, n° 233, p. 535.

39 Ídem, p. 245.

40 Véase el *Decreto del gobierno del 10 de febrero de 1842 por el que se arregla el pago de las matrículas de mar, y se restablece á su vigor la ordenanza de 1802 en lo que no se oponga á la forma de gobierno de la nación.* En Dublán y Lozano, *Legislación mexicana,* t. 4, p. 115, n° 2284.

constitucionales que tratan del corso son los siguientes:

- 50, fracción XVII, establece que dentro de las facultades exclusivas del Congreso general está la de "Dar reglas para conceder patentes de corso, y para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra";
- 110, fracción XII, se refiere a la atribución del presidente para "Declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previo decreto del Congreso general, y conceder patentes de corso con arreglo a lo que dispongan las leyes"; y
- 137, fracción V, párrafo sexto, señala a las atribuciones de la Suprema Corte de Justicia para conocer "De las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, y contrabandos; de los crímenes cometidos en alta mar..."

En el proyecto de constitución sometido al Congreso para su discusión en la sesión del día 1 de abril de 1824 las facultades del Congreso se contenían en el artículo 14 a lo largo de sus 25 fracciones. En la fracción 12 se estableció que era el congreso el que estaba facultado para "Conceder patentes de corso y declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra".[41] El inicio de la discusión del artículo se llevó a cabo durante la sesión del 8 de mayo. El diputado José Basilio Guerra abrió el debate al señalar la discrepancia de textos entre el proyecto de Constitución y el *Acta Constitutiva*, precisando que la facultad de dar patentes de corso competía al ejecutivo y de ninguna manera al legislativo. Para llegar a esa conclusión, señaló, en referencia al Acta Constitutiva que:[42]

> *no se trata de dar leyes para conceder patentes de corso, porque la letra del artículo indica que el Congreso há de espedir las patentes, ó á lo menos acordarlas segun se le fueren pidiendo, y convenga concederlas; mas si se dice que solo se entiende la facultad para dar leyes entonces digo que es inútil, porque si el poder ejecutivo há de conceder dichas patentes, no hay duda en que se ha de arreglar á las leyes, y que estas leyes no pueden ser dictadas sino por el congreso general. Que al poder ejecutivo toca conceder patentes de corso, me parece claro, porque esta es una medida que se dirige á aumentar la fuerza marítima nacional para hostilizar á los enemigos, y el dirigir esta operacion es propio del poder ejecutivo, como tambien el calificar las circunstancias de los que soliciten esas patentes.*

Continuó diciendo que en cuanto a la facultad para declarar buenas o malas las presas de mar y tierra, ésta le corresponde al poder judicial y no al legislativo. Tan es así que "hace pocos días que no quiso resolver sobre una solicitud de los interesados en la presa de ciertos efectos que condujo la goleta *María Francisca*".[43] Añadió que si se debe entender que el congreso general sólo daría las leyes necesarias para tal declaración, era inútil señalarlo expresamente pues las leyes no podían ser dictadas sino por el Congreso, repitiendo el argumento respecto a las patentes. Terminó su intervención solicitando la no se aprobación del artículo en discusión. En ese momento

41 Véase *Actas constitucionales mexicanas*, t. VIII, sesiones de abril de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*, pp. 4 y 5.

42 Decidimos transcribir textualmente su argumento, pues de ahí vendrá la modificación al proyecto, para quedar como se expresa en el texto constitucional. Véase *Actas constitucionales mexicanas*, t. IX, sesiones de mayo de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana.*, p. 451.

43 Ídem, p. 452.

se suspendió la sesión.

La discusión de la fracción 12 del artículo 14 se retomó hasta el 10 de mayo. Según el *Diario de sesiones* al inicio de la continuación de la discusión, se hicieron algunas observaciones sobre los abusos cometidos por los corsarios, desgraciadamente no se transcribieron dichos comentarios en el acta de ese día. La discusión continuó y el diputado Zavala apuntó que no quedaba claro si el Congreso tenía facultad para conceder las patentes o solo para dar las leyes relativas a su otorgamiento, a lo que contestó el diputado Cañedo con una interpretación interesante en apoyo al texto del proyecto. Cañedo dijo que cuando el gobierno se presente ante el Congreso informando sobre los puntos en donde puede presentarse una amenaza enemiga, el Congreso en ese momento decretará que el gobierno puede dar patentes de corso, "pero no á Pedro ni á Juan, porque esos ya son individuos; sino que solo el Congreso dé las patentes, es decir, en tiempo de guerra; porque entonces el Congreso como legislador y que ve en grande las cosas... da el sello á todas aquellas declaraciones, que por si el gobierno no podría hacer".[44] Cañedo lo que propone en realidad es una especie de intermediación del gobierno entre Congreso y particulares interesados en armar en corso. Terminó señalando que lo que hace el Congreso es habilitar y dar las bases para que determinados individuos den las patentes. Acto seguido intervino el diputado Marín, expresando una duda que tal vez se albergaba en más de un miembro del Congreso: ¿es "lo mismo dar patentes de corso, que dar reglas para expedir esas patentes?" Este cuestionamiento no hace sino dejar claro que la materia del corso no tenía la difusión necesaria como para poderlo discutir eficazmente.

El diputado Vélez intervino en la discusión en apoyo a las palabras de Guerra en cuanto a que la inteligencia del artículo en discusión es que al Congreso general le corresponde dar las leyes para conceder patentes de corso, por lo que no consideraba necesario poner la expresión "dar leyes para". Finalizó su intervención señalando que no había motivo para demorarse tanto en un artículo que *no podía dejar de aprobarse*[45] y en cuya discusión se perdía inútilmente el tiempo.[46]

Nuevamente intervino José Basilio Guerra oponiéndose al artículo aun y cuando se le añadiera "dar leyes para arreglar", pues es lo mismo que decir dar leyes para dar leyes. Finalmente no hubo lugar a votar y se mandó nuevamente a la comisión.

El tema del corso no se volvería a tocar sino hasta la sesión del día 31 de mayo, cuando se dio cuenta de un oficio de la Secretaría de Guerra proponiendo se le diera patente de corso a un individuo "cuyo nombre conviene ocultar". El oficio pasó a

44 Ídem, p. 460.

45 Las cursivas son nuestras.

46 El *Acta Constitutiva* establecía en su artículo 35 que sólo podría variarse "en el tiempo y términos que prescriba la Constitución general." De la simple lectura se desprende que en las discusiones sobre el proyecto de Constitución no se puede modificar lo dispuesto en el *Acta* en relación al corso. Tal asunto lo hizo notar el diputado Vélez, diciendo que se estaba dando un mal ejemplo pues no se estaba respetando el texto del *Acta*, y ya que todavía no se tenían el modo y términos para variarla, ¿para qué discutir artículos que no se pueden modificar todavía? Ídem, p. 461.

la comisión de constitución. Otro oficio aparentemente recordatorio del primero se leería en la sesión del 3 de junio. La discusión del artículo reformado del proyecto de constitución se continuó el día 15 de junio. El ahora artículo 16 decía "Dar leyes para conceder patentes de corso y declarar buenas ó malas las presas de mar y tierra". En el *Diario de sesiones* se asienta que no se discutió por estar ya aprobada dicha fracción en el *Acta Constitutiva*.[47]

El decreto del 9 de junio de 1824 sobre corso

Por decreto de fecha 9 de junio de 1824 se decidió mantener en vigor la O.C. de 1801.[48] El citado decreto estableció que:

El soberano congreso general constituyente, habiendo tomado en consideración la consulta que le hace el gobierno por la secretaría de guerra y marina, fecha 29 de mayo del presente año,[49] *ha tenido á bien decretar lo siguiente:*

1. El poder ejecutivo dará patentes de corso a nacionales y extrangeros.

2. Se ajustará por ahora á la ordenanza española contenida en la ley 4a, título 8°, libro 6°, de la Novísima Recopilación de Castilla,[50] *con la 5a, 6a y 8a que le siguen en lo adoptable,*[51] *y que no este en oposición con nuestro actual sistema y leyes vigentes, pudiendo tomar mayores precauciones respecto de los extrangeros no nacionalizados.*

3. A la posible brevedad formará un reglamento de corso, que remitirá al congreso para su aprobación.[52]

Las sesiones del Congreso que llevaron a la aprobación del decreto en cuestión se iniciaron el 8 de junio, cuando se puso a discusión un dictamen de la comisión de constitución sobre patentes de corso. Carlos Bustamante tomó la palabra en favor del otorgamiento de patentes y resaltó la utilidad que resultó de su otorgamiento en la guerra de independencia por la decisión del Congreso de Chilpancingo. José Basilio Guerra señaló que no debía tratarse el asunto sin antes resolver si le correspondería al poder ejecutivo conceder las patentes de corso. Rejón le contestó que en el *Acta Constitutiva*

47 *Actas constitucionales mexicanas,* t. X, sesiones de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana*, p. 8 del día 15.

48 Blas José Gutiérrez Flores Alatorre, *Leyes de reforma*, México: Miguel Zornoza, Impresor, 1870, t. II, parte II, p. 176. El decreto puede también ser consultado en la *Colección de órdenes y decretos de la Soberana Junta Provisional Gubernativa y Soberanos Congresos Generales de la Nación Mexicana*, México: Imprenta de Galván, 1829, t. III, que comprende las del segundo constituyente, p. 52.

49 En la sesión de ese día no se menciona haber recibido oficio alguno en esta materia.

50 Es decir, la Ordenanza de Corso de 1801.

51 La ley 5° es la *Real Cédula de 14 de Junio de 1797, en que se prescriben las reglas para evitar en las causas de Presas las dudas de que pueden resultar perjuicios á los interesados y desavenencias con las demás Cortes,* ya estudiada y que Jacinto Pallares consideraba que al no haber sido expresamente derogada no contraria al derecho público (Jacinto Pallares, *El Poder Judicial o tratado completo de la organización, competencia y procedimientos de los Tribunales de la República Mexicana*, México: Imprenta del Comercio, 1874, edición facsimilar, Tribunal Superior de Justicia del D.F., México: 1992, p. 660, nota 1.); la ley 6° es el título 10°, artículos 6, 7, 8 y 9 le la O.M.M. de 1802; y la ley 8° se refiere al título 6°, artículos 4 al 9 de la misma O.M.M. Véase la *Nov. Rec.*, en *Los códigos españoles...*, Madrid: 1850, t. VIII.

52 Dublán y Lozano, *Legislación mexicana,* t. I, p. 709.

se le concedía al congreso general la facultad de dar leyes para conceder patentes de corso, con lo que se declaró estar suficientemente discutido el dictamen en lo general y haber lugar a la votación. El proyecto de decreto establecía lo siguiente:[53]

Artículo primero. El poder ejecutivo dará patentes de corso á los hijos de la república, como á los estrangeros...

Artículo segundo, Se ajustará por ahora á la ordenanza española contenida en la ley cuarta, titulo octavo, libro sesto de la recopilacion de Castilla con la quinta, sesta, y octava que le sigue, y tratan de la materia, en lo adoptable, y que no esté en oposicion con nuestro actual sistema de gobierno.

El que el artículo 1° del proyecto señalara que el gobierno podía dar patentes tanto a nacionales como a extranjeros, produjo una reacción inmediata por parte de algunos congresistas. Primero se argumentó que la O.C. de 1801 no contemplaba el otorgamiento de patentes a extranjeros. El diputado Manguino se opuso a la redacción del proyecto ya que no se exigía garantías adecuadas, siendo ellos los que tenían mayores posibilidades de cometer abusos que los corsarios nacionales. Señaló que cuando José Manuel Herrera estableció un almirantazgo en Galveston los corsarios extranjeros por él habilitados cometieron una serie de atrocidades que desacreditaron al pabellón nacional. Solicitó que la comisión se encargara de establecer las medidas necesarias para evitar tales abusos. Ramos Arizpe contestó a esta primera intervención señalando que el artículo atacado ya había sido prácticamente aprobado por todos. Además, después de dejar sentada la importancia del corso para México, declaró que dejar fuera a los extranjeros era casi como no permitir el corso. Su argumento da una idea de la actividad corsaria. Ramos Arizpe afirmó que, según la información disponible, en los catorce años de guerra contra España ningún nacional había armado embarcaciones corsarias.[54] Se manifestó por que en un futuro se dejase completamente la práctica del corso, pero señaló que dadas las circunstancias, y que además España tenía corsarios armados en las Antillas contra México, era necesario contrarrestar tal situación. Sobre la aplicación provisional de la O.C. de 1801, declaró que:[55]

a la comisión le ha parecido que se puede tener por un decreto provisorio del momento, a fin de que no se carezca del buen resultado que podría ofrecer el corso mientras se toma en consideración esta materia grave por el gobierno y mandando un reglamento al congreso se entre a buscar esa perfección a que aspira el sr. Manguino... Hay una ley existente, no la más perfecta; pero ley que usa el enemigo con la que á lo menos se puede poner en movimiento un resorte indispensable para alejar de las costas una porción de buquecillos indecentes, que es una vergüenza que hagan el contrabando, y frustren las leyes más sabias y conservadoras de la independencia".

Fray Servando Teresa de Mier intervino nuevamente en las discusiones sobre el tema al considerar que los españoles habían tomado las suficientes precauciones en su O.C. para contener a los extranjeros. Finalmente, se pronunció por la aprobación del

53 *Actas constitucionales mexicanas,* t. X, sesiones de junio de 1824, del *Diario de las sesiones del Congreso Constituyente de la federación mexicana.* Sesión del día 8, p. 2.

54 Ídem, pp. 2 y 3.

55 Ibídem.

artículo y la discusión fue suspendida.

El decreto fue aprobado, como ya se señaló, en la sesión del día 9 de junio. Se inició con la discusión del artículo 2°, cuando el diputado Cabrera insistió en que la O.C. de 1801 no hablaba de extranjeros y presentó los mismos argumentos que se habían vertido ya en contra de que se les otorgase patentes. José Basilio Guerra aclaró que el decreto prescribía ya bastantes precauciones como era la fianza exigida, además de que el gobierno tendría que averiguar suficientemente sobre la conducta de los solicitantes antes de otorgarles la patente. Ante la oposición de los diputados Florencio Martínez, Copca y Viya; Rejón, Espinosa y Ramos Arizpe propusieron que para evitar mayores discusiones se le añadiese al artículo que el gobierno podría tomar mayores precauciones tratándose de extranjeros no nacionalizados. Gracias a esta última adición se aprobó el artículo 2°. Posteriormente se pasó a la discusión del artículo 3°, que establecía que "A la posible brevedad formará (el supremo poder ejecutivo) un reglamento de corso, y lo pasará al congreso para su aprobación". Este último no mereció discusión alguna y fue aprobado, con lo que el decreto en su totalidad quedó terminado.[56]

El poder judicial de la federación residía en la Suprema Corte de Justicia, en los tribunales de circuito y en los juzgados de distrito.[57] De los juicios de presas conocían en primera instancia los juzgados de distrito, en segunda instancia los tribunales de circuito,[58] y en una tercera y última instancia la Suprema Corte de Justicia.[59] En cuanto a la competencia de los juzgados de distrito para conocer en primera instancia de los juicios de presas, cabe preguntarse ¿qué sucedía en aquellos lugares en donde no se había instalado aún el juzgado de distrito correspondiente? Sobre este punto resulta altamente ilustrativo, e inclusive nos da la respuesta, el juicio llevado a cabo en 1828 cuando arribaron a Veracruz la goleta de la armada *Congreso Mejicano* y el bergantín español *San Buenaventura*, su presa.[60] El 16 de enero de ese año se reunió la junta de marina para hacer la declaración correspondiente; y concluido el procedimiento la

56 Ídem, sesión del día 9 de junio, p. 2.

57 Art. 123 de la Constitución federal de 1824.

58 José Luis Soberanes Fernández señala respecto a los juzgados de distrito y tribunales de circuito que la *Ley de los tribunales de Circuito y Juzgados de Distrito* de 22/5/1834 en relación con la anterior de 20/5/1826 se encargaban de disponer la división territorial, residencia, salarios, competencia, integración, suplencias, etc. de los mismos. *El poder judicial federal en el siglo XIX. (Notas para su estudio)*, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1992, pp. 58-61. Véanse también los artículos 142 y 143 de la Constitución federal de 1824. Las leyes de 1826 y 1834 pueden consultarse en Dublán y Lozano, *Legislación mexicana*, t. I, pp. 796-797; y t. 2, pp. 695-699.

59 Eugenio de Tapia, *Febrero mexicano*, México: Imprenta de Galván, 1834, t. I, p. 332, nota 6. Véase artículo 24, f. 5° de las *Bases para el Reglamento de la Suprema Corte* de 14/2/1826, en Dublán y Lozano, *Legislación Mexicana*, t. I, p. 774 y art. 137, f. V, p. sexto de la Constitución federal de 1824. Véase también Soberanes, *El poder judicial federal*, pp. 56 y 61.

60 *Toca a la competencia suscitada entre el Alcalde 1° y Juez de Distrito interino de Veracruz D. Fran.Co de Paula Mora y el Comandante general de la escuadra de la Republica Mexicana C. David Porter, sobre el conocimiento de la presa q. el navio de guerra nacional Congreso Mexicano, verificó con el Bergantín Español San Buenaventura.* Año de 1828. AGNM, Ramo Suprema Corte de Justicia, Caja 197, Legajo 1, 9 de AR.

presa fue declarada por buena y se ordenó que los efectos fueran depositados en los almacenes de la aduana. Posteriormente se procedió a hacer el avalúo del buque y de su armamento para citar al día fijado para su remate.

Sin embargo, aparentemente se le ordenó a la junta de marina que remitiese los autos al alcalde 1° de Veracruz, D. Francisco de Paula Mora, juez interino de distrito.[61] El Alcalde confirmó la sentencia de la junta y ordenó se descargue el bergantín apresado para lo cual se notificó al comandante de marina, David Porter, quien solicitó los antecedentes que justificaran el desembarco y el posterior depósito en la aduana.[62] El problema consistía en determinar si era el alcalde o el comandante Porter quien estaba autorizado para la venta de las mercancías y si éstas habían de depositarse o no en los almacenes de la aduana. En el dictamen rendido por el fiscal en la Suprema Corte de Justicia el 6 de septiembre de 1828, señaló que el alcalde estaba equivocado al creer que tenía el carácter de juez de distrito interino. "Los jueces de los Estados, autorizados por la necesidad, han conocido y aun conocen de las causas de contrabando en donde todavía no se han instalado los juzgados de distrito",[63] a la sazón el de Veracruz. En el caso en cuestión, el alcalde de Veracruz no tenía, como juez de distrito, una interinidad oficial, sino que simplemente actuaba como tal en ausencia del juzgado competente. La solución propuesta por el fiscal de la Suprema Corte fue reconocer la competencia de la junta de marina, mientras no se instalara en Veracruz el juzgado de distrito correspondiente, ya que "siendo, pues, la Junta de marina el tribunal, q. por las leyes antiguas debe conocer en las presas de mar, es muy competente para seguirlo haciendo mientras q. no se instale aquel juzgado". De ahí que la junta nunca debió haberle enviado al alcalde la sentencia, y éste nunca debió haberla confirmado ni mandado ejecutar.[64]

De lo anterior podemos suponer que en ausencia del juzgado de distrito correspondiente al puerto de arribo, conocería la junta de marina establecida en él, de acuerdo con el artículo 12 de la O.C. de 1801. A falta de esta junta, entonces actuaría el alcalde como juez de presas. En consecuencia, la ejecución de la sentencia de la junta le correspondía al comandante de marina, David Porter.[65]

El dictamen del fiscal fue adoptado por la primera Sala de la Suprema Corte, y se resolvió el 14 de septiembre de ese año que los autos debían ser remitidos al coman-

61 No pudimos encontrar la orden que supuestamente recibió la Junta para remitir dichos autos.

62 Porter era un marino estadounidense de amplia experiencia que solicitó al gobierno de México servir en la Marina, y fue admitido con el grado de capitán de navío. En 1826 tomó el mando de la escuadrilla, designándosele comodoro. Tradujo al castellano reglamentos de la armada estadounidense e implantó prácticas militares para sus hombres. La escuadrilla por él organizada alcanzó gran eficiencia y al parecer estuvo autorizado para entregar patentes de corso, de las que únicamente otorgó una al buque *La Molestadora* (Mario Lavalle Argudín, *La armada en el México independiente*, México: Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, Secretaría de Marina, 1985, pp. 65-76).

63 *Toca a la competencia suscitada entre el Alcalde 1° y Juez de Distrito interino de Veracruz...*, f. 9.

64 Ídem, f. 9v.

65 Porter falleció tiempo después al mando del navío *Guerrero*, con lo que cesaron las operaciones marítimas y la escuadra a su cargo se fue inutilizando hasta perderse los últimos buques a manos de franceses en 1838 (Lucas Alamán, *Historia de México*, México: Jus, 1968, 2ª edición, t. V, p. 566.

dante de marina para que ejecutara la sentencia de la junta.

El procedimiento a seguir en los juicios de presas era el establecido en la Ordenanza de Corso de 1801.[66]

Los efectos del decreto no fueron los esperados, al menos en lo referente a San Juan de Ulúa, que estaba todavía en manos de España, ya que no se tienen noticias de que se haya armado buque corsario alguno para intentar recuperarla.[67] La brevedad establecida en su artículo 3º para formar un reglamento de corso por desgracia no sería observada. La serie de acontecimientos que envolvieron al país no permitieron que, con la prontitud deseada, se legislara nuevamente sobre corso hasta la Guerra de Texas en 1836. El esperado reglamento de corso no vería la luz sino hasta veinte años después del decreto en que se ordena su elaboración, el 26 de julio de 1846.

La marina mexicana y el corso

Cabe preguntarse si la necesidad de contar con una marina suficiente para defender las costas mexicanas estaba debidamente cubierta. Recordemos que el corso viene a desempeñar las funciones que en realidad le corresponden a la armada, cuando esta no cuenta con la capacidad material para cumplirlas. Para 1825 las fuerzas navales mexicanas consistían en un navío (68 cañones), una fragata (40), una corbeta (30), seis bergantines (20), cuatro goletas, ocho cañoneras y un buque de depósito.

Entre las prioridades del gobierno en ese año, informó al congreso Manuel Gómez Pedraza, secretario del ramo de marina, estaba la de crear y organizar una fuerza naval capaz de defender las costas y estrechar el bloqueo a San Juan de Ulúa,[68] de ahí que se pensara en el corso como un medio accesible para lograrlo.[69] Gómez Pedraza terminó su informe diciendo también que "hasta ahora no tiene la república escuadras numerosas de que disponer; tampoco su situación geográfica las necesita, pero si cuenta con elementos bastantes para organizar y sostener una fuerza que la haga respetar".[70] Es interesante que pese a lo extenso de las costas mexicanas no se considerase necesario contar con mayores recursos materiales para su defensa. Aquí el corso debía de haber jugado ese papel.

---

66 Un análisis del mismo en Oscar Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997.

67 Manuel Rivera Cambas, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, México: Citlatépetl, 1959, t. IV, p. 151.

68 Véase *Memoria de Marina, presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del despacho del Ramo el 25 de diciembre de 1825*, México: Imprenta del Supremo Gobierno, 1826, p. 3, en AHUIA Jx 362. A2 M4

69 San Juan de Ulúa cayó en manos mexicanas en noviembre de 1825, el informe de Gómez Pedraza es de diciembre de ese año. Según su autor, "la posesión de esa fortaleza prueba bastantemente los servicios de la marina; á ella se debe, en gran parte, su ocupación, ya por el asedio riguroso que sostuvo, ya por haber hecho retroceder la escuadrilla de la Habana que conducía el relevo." *Memoria de Marina*, p. 3. Sobre la acción naval que llevó a la toma de San Juan de Ulúa véase a Enrique Cárdenas de la Peña, *Veracruz y Sáinz de Baranda en la vida de México*, México: Secretaría de Marina, 1965.

70 *Memoria de Marina*, p. 5.

Debemos mencionar que el presupuesto de guerra y marina en 1825 fue de 18.916.524 de pesos, reduciéndose en 1826 a 13.687.083 de pesos, "sin desatender las principales necesidades del ejército y armada". La razón de esta reducción consistió en que una vez terminada la guerra de independencia, ya no era necesario tener a todo el ejército en pie, pues con las fuerzas existentes era suficiente para sostener la libertad y la independencia mexicanas.[71]

Para 1828, el estado de la marina mexicana, según el informe rendido en La Habana por Eugenio Aviraneta, no era nada halagador.[72] Se componía del navío *Asia* (en buen estado, con 700 plazas de marinería, que posteriormente se llamaría *Congreso Mexicano*), corbeta *Libertad* (antiguo buque mercante de la Carrera de Indias), bergantín *Victoria* (excluido del servicio, haciendo las veces de pontón), bergantín *Brabo* (viejo y con el palo mayor podrido en el fondo), bergantín goleta *Hermon* y dos goletas costeras inservibles

En opinión de Aviraneta, dado el estado de penuria en que se encontraba el erario público mexicano, "es imposible que puedan emprender ninguna expedición marítima, ni comprar buques del extrangero".[73]

71 *Memoria del Secretario de Estado y del despacho de la Guerra, presentada a las Cámaras en enero de 1826*, México: Imprenta del Supremo Gobierno, 1826, p. 14, en AHUIA, Jx 362.A2 M4 018461

72 Eugenio de Aviraneta e Ibargoyen, *Mis memorias íntimas 1825-1829*. Las publica por vez primera Luis García Pimentel, *Documentos históricos de Méjico*, tomo III, México: Moderna librería religiosa de José L. Vallejo, 1906, pp. 260-261.

73 Ídem, p. 261.

La piratería en la Mar del Sur

Pedro Dermit

Un pirata era y es un depredador armado del mar. Cuando se hacía en beneficio de un príncipe o contra los buques mercantes del enemigo durante un periodo bélico, lo denominaban corso. La piratería ha existido siempre, pero es reciente la preocupación por su erradicación absoluta, porque antes se soportaba como algo inevitable o incluso se fomentaba, con ese disfraz, caballeros de alcurnia o marinos de pelo en pecho se dedicaban a asaltar naves y puertos como complemento de los ingresos habituales.

Identificar a los piratas parece fácil hoy en día, porque se ha creado un estereotipo cinematográfico barbudo, con tatuajes y con pendientes, a veces con un garfio o con una pata de palo. En el pasado, los oficios de pirata o corsario eran menos definidos, y resultaba complicado sacar conclusiones, pues la misma persona adoptaba diversos roles según la ocasión y el desafío con el que se enfrentaba. Vamos a empezar por la visión actual de este delito, para delimitar un poco nuestro campo de estudio.

El convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima[1] que define la conducta en su artículo 3 afirma que:

> *...comete actos de piratería la persona que ilícita e intencionadamente se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación o realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque.*

Es una definición bastante genérica que podría tipificar también los motines u otras violencias en la que esté implicado uno de los oficiales del buque, si sucede cuando está ejerciendo sus funciones. Se tipifica la piratería como ataque a un buque pero cualificado por el lucro que persiguen sus autores, y comprende desde aquellos actos de despojo de dinero y objetos de valor a la tripulación o al pasaje, hasta el robo de todo el cargamento e, incluso, de la nave misma. Por ello podemos distinguir este delito del terrorismo contra una nave, como fue el caso del *Aquille Lauro*, que no fue piratería, porque el móvil no estaba en el enriquecimiento sino en la propaganda.

Creo que este convenio deja de lado otras dos formas de piratería. Por un lado,

1 Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14 de octubre de 2005. *Boletín Oficial del Estado de España*, nº 170, 14/7/2010.

está el ataque desde un buque a los puertos, desembarcando en zonas desguarnecidas o entrando hasta los fondeaderos y muelles, o los almacenes portuarios. Este riesgo lo soportaban los piratas por la posibilidad de excepcionales botines, custodiados a la espera de la llegada de una flota que los transportase a la metrópoli. ¡Cuántas novelas o películas nos han deleitado con sorpresivos ataques en la noche que pillaban al gobernador durmiendo con camisón y gorro de felpa!

Tampoco se puede olvidar la piratería de los pobres, que consistía en aprovechar los temporales para inducir despistes o errores en los navegantes y provocar naufragios que dejaban indefensos a los tripulantes, que bastante tenían con salvarse de los rigores de la mar para ponerse a defender la carga.

Creo que la razón de que se haya excluidos estas dos variedades proviene de que la convención que mencionamos tiene como objeto perseguir delitos cometidos en alta mar, donde no existe una jurisdicción nacional evidente ni una legislación o un tribunal a donde remitir a los eventuales autores.

A finales de la edad media, no solo en tiempos de guerra contra las flotas de países enemigos, sino en cualquier coyuntura, era muy usual que unos buques asaltaran a otros, solamente para hacerse con su carga. Eso quiere decir que pacíficos maestres de nao cogían las armas para atacar otras naves o defender la propia con una naturalidad absoluta, de la misma forma que cuando convenía a los intereses del monarca de turno los buques eran "embargados" para servirle de armada y las tripulaciones debían ejercer como artilleros o soldados.

La definición del convenio arriba mencionado, con las conductas conexas señaladas, podría valer para muchísimas acciones perpetradas por gentes que han pasado a la historia como héroes o descubridores y que, en su momento, hacían lo mismo o parecido que otros que reciben los peores calificativos. Todo dependía de su éxito posterior o de trascendencia de sus acciones para otros fines.

En América hubo piratería casi desde la llegada de los españoles, ya que en la segunda flota de Colon se temía que los franceses y portugueses acechasen la ruta de retorno para hacerse con los cargamentos de los buques, dada la fama que se había extendido de riquezas. A partir de entonces fueron muchos los que se aventuraron por el Caribe, Venezuela o Brasil para rapiñar los frutos que estaban obteniendo los países ibéricos del monopolio otorgado por la bendición papal

Poco a poco los países ibéricos fueron defendiéndose mejor, formando convoyes, fortaleciendo los puertos importantes, empleando naves adecuadas para la defensa del tráfico y masacrando a los asaltantes que capturaban. Pocos años después, ingleses y holandeses empezaron a aventurarse a cruzar el extremo sur, el estrecho de Magallanes y eventualmente el cabo de Hornos, y extendieron su campo de acción al océano Pacífico.

Yo he dedicado algunos años a estudiar las primeras exploraciones y conquistas en la Mar del Sur. Como es natural, a nada que rebusquemos, encontramos casos de piratería, corsarios y otros delincuentes embarcados, eso sí, casi siempre del bando de los conquistadores. Me ha llamado la atención que algunos casos muy sonados no merezcan un trato denigrante y lo que voy a hacer es tratar de ponerlos en su contexto

para que se vea lo que realmente fueron, sin tratar de justificarlos pero tampoco cebarme con ellos. Al fin de cuentas, fueron producto de su época. Es por eso que hablo de actos de piratería más que de piratas.

Quiero advertir que me he circunscrito a una pequeña porción de la Mar del Sur, ya que en lo que se llamaba entonces el Maluco o Especería, que no deja de ser el Pacífico, también se dieron muchos episodios parecidos con los portugueses o navegantes indígenas.[2]

También he excluido rancherías y otras formas menores por una cuestión cualitativa, ya que poco importa, desde un punto de vista moral, que las rapiñas se efectúen en canoas, pero es difícil encuadrarlas en la "navegación marítima" y por lo tanto en la piratería.

Bartolomé Ruiz de Andrade

Si hay un caso demostrativo de mi tesis sobre la escasa trascendencia que se daba a los actos de piratería según quien fuese el autor y a que estaba dirigido, es el de Bartolomé Ruiz de Andrade.[3]

Marino de Moguer, participó en alguno de los viajes de Cristóbal Colon, por lo tanto era un veterano de las primeras navegaciones a Indias y especialmente al istmo de Panamá, donde estuvo en 1514 con Núñez de Balboa, y en la Antigua, como uno de los 80 hombres que fundaron Acla. Ellos mismos empezaron a construir unos bergantines que iban a destinarse a la navegación por el recién descubierto océano, navegando en uno de ellos, al parecer el que mandaba un Juan de Castañeda.

Temporalmente abandonó la Mar del Sur para hacerse armador de la nao *La Asunción*, navegando con Francisco Barrionuevo en la costa de las Perlas, y para casarse con Barbola Yáñez, también moguereña. Pero parece que lo que le tiraba era el descubrimiento del Pacífico y se especializó en la navegación cada vez más al poniente, como presintiendo que la buena ruta era la de Perú, como luego se demostraría.

La primera navegación de Pizarro hacia el Sur no llevaba de piloto a Ruiz sino a Hernán Penate y fue una continua sucesión de penalidades, cuenta Cieza[4] que "no se veían sino breñales de espesura y manglares y agua del cielo y la que siempre había en la tierra". Oro, poco, y entre la comida que podían ranchear los indios a veces aparecían manos o pantorrillas.

Almagro pasó aquellos meses en idas y venidas por suministros y ayudas, mientras que Pizarro batallaba con los indios flecheros, lo que provocó reproches y discusiones. Con esos refuerzos apareció nuestro hombre al mando de una carabela, cargada con los imprescindibles suministros sin los que toda la expedición no hubiera llegado a las costas del Perú, y de ahí que se consideraba a sí mismo decisivo.

---

2 La misma flota de Magallanes se dedicó a la piratería, sin ambages.

3 Su biografía está basada en la que José Toribio Medina publicó en 1919 en la Imprenta Elzeviriana de Santiago de Chile.

4 Pedro Cieza de León, *Descubrimiento y Conquista de Perú*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto "Gonzalo Fernández de Oviedo", 1984 ,

La cuestión es que se decidió que mientras Pizarro continuaba a pie para hallar el secreto de las montañas por la región del río de San Juan, Bartolomé navegase la costa "arriba", y Almagro retornase nuevamente a Panamá para allegar más refuerzos. Los navegantes hallaron indios de guerra en la isla del Gallo, costa de Colombia, y sobrepasaron la bahía de San Mateo hasta llegar a Coaque, en el actual territorio ecuatoriano y al sur de la línea equinoccial.

Entonces se encontraron una vela que confundieron con la de una carabela, por su tamaño, aunque era una balsa y acercándose la abordaron y redujeron. Los tripulantes saltaron al agua en su totalidad excepto tres a los que interrogaron: "Nombraban muchas veces a Guaynacapa y al Cusco, donde había mucho oro y plata, De estas cosas y de otras decían tantas, que los cristianos que iban en el navío los tenían por burla".[5]

Era el 1 de octubre de 1526 y la bastante sofisticada balsa iba cargada de mercaderías de unos comerciantes de Tumbes que iniciaban una campaña de ventas en los límites del imperio de los incas. Este asalto fue el primer contacto de españoles con habitantes del Perú y sin lugar a dudas cambió la percepción de los expedicionarios acerca del valor de lo que tenían delante.

Desde luego, el abordaje a una pacífica balsa no puede recibir más calificativo que el de acto de piratería, pero ninguna de las crónicas de la conquista lo cuestiona porque era lo que se esperaba en aquellas circunstancias.

La carabela continuó hacia el sur, "Y andando mas adelante descubrió hasta punta de Pasao de donde determino de dar la buelta a donde el capitán [Pizarro] avia quedado. Y llegando salto en tierra con los yndios. El capitán los recibio bien, holgandose con las nuevas que traían... fue alegría para los españoles que con Picarro estavan verlos y oyrlos".[6] Poco después sucedería el famoso episodio de la isla del Gallo

Como recompensa a sus servicios, nuestro piloto pidió a Francisco Pizarro el alguacilazgo mayor de Tumbes y la alcaidia de la fortaleza que se iba a construir por esa zona, lo que se le confirmó en La Corte y además fue nombrado piloto mayor de la Mar del Sur con un salario fijo de 75.000 maravedíes y se le reconoció la hidalguía. Supongo que cuando se lo concedían estaban al tanto de la manera de "comunicarse" con los peruanos que había empleado.

Bartolomé Ruiz prosiguió su alianza con Pizarro y Almagro en la expedición de 1530, que ya estaba enfocada a Tumbes y los territorios que estaban más al sur. Primero transportó a Pizarro con sus hombres y después volvió a Panamá para llevar tres naves más con los correspondientes refuerzos. Pero cuando arribaron, Atahualpa ya era prisionero de su socio. Desde San Miguel de Piura, Almagro y él se dirigieron por tierra a encontrarse con Pizarro en Cajamarca, pero nuestro piloto no lo consiguió ya que un ataque le fulminó, cuando iba acompañado por el contador Antonio Navarro.

Lo que nunca se cuestionó fue el método empleado para someter la balsa de las indígenas de las tierras que exploraban. Puesto que aquella conducta se aceptó, porque

5 Ídem.

6 Ídem.

traía resultados tangibles, como fue el caso: tejidos y lanas, alimentos, oro, plata y piedras preciosas. Tan es así que el hijo de Bartolomé, Martín Yáñez de Estrada, presentó una probanza[7] en la que en la pregunta once se jactaba del abordamiento efectuado por su padre y las consecuencias que para la moral de los conquistadores tuvo este hecho.

El episodio de la balsa fue un acto de piratería, no un acto de guerra, ya que los comerciantes tumbesinos no estaban armados ni opusieron resistencia activa. Tampoco pueden ser considerados corsarios, pues les faltaba el elemento formal, la patente, y no consta que repartieran con el Rey más allá del habitual quinto.

De los muchos méritos que hizo Bartolomé Ruiz de Andrade en el descubrimiento del Perú, quizás sea el episodio de la balsa el que más trascendencia tuvo, y es por eso que podamos decir se premió con varias mercedes interesantes algo que básicamente fue un acto de piratería, con secuestro de personas y apropiación de bienes.

Pedro de Alvarado

Es uno de los personajes más atractivos de la conquista de México, jugando luego un papel controvertido en Perú. Proyectó navegaciones por la Mar del Sur hasta California y la Especería o Maluco, hoy en día Indonesia, Filipinas o China. Su expedición a Quito y Perú fue, además, una autentica escuela de conquistadores, ya que en ella participaron, de una forma u otra, gentes como Benalcazar de Ecuador, Almagro de Chile, Hernando de Soto de Florida, Jorge Robledo de Colombia, Diego de Rojas de Tucumán, Alonso de Alvarado de Chachapoyas, Orellana de Amazonía, y un largo etcétera

Era hijo de un hidalgo[8] orgulloso, pero pobre, de Extremadura, descendiente los Alvarado de la Tresmiera Cántabra. Pasó hacia 1510 a Santo Domingo, despuntando en la conquista de Cuba, en la que tuvo un puesto más preeminente que Cortés. También antecedió a este en las navegaciones a lo que se habría de llamar Nueva España; y en la conquista de México fue uno de los más reputados capitanes, siendo recompensado con cargos de altura.

Para probar su valor se cuenta que había hecho "el pino"[9] en lo alto de la Giralda de Sevilla, cuando esperaba el primer embarque a Indias. También es famoso su salto, en la noche triste de Cortés, en Tenotichtlan, que bien podría figurar en el Guiness. Después de mil aventuras, en 1524 recibió de Cortes el encargo de explorar Guatemala y quedó unido a ese territorio, que gobernó hasta el final de sus días.

En 1527 Alvarado volvió a España y recibió numerosas mercedes, entre las que destaca el preciado habito de Santiago, una esposa de alto rango emparentada con el duque de Alburquerque y, al cabo de poco tiempo, una capitulación para explorar y conquistar unos territorios en la Mar del Sur. Desde luego que no daba el tipo de pirata, Toniahtiu,[10] rubio como la cerveza y carismático.

---

7 Méritos y servicios de Martín Yáñez, AGI, Patronato, 50, R.3

8 John Eochan Kelly, *Pedro de Alvarado Conquistador*, Princeton: Princeton University Press, 1932.

9 Ejercicio gimnástico, sostenerse cabeza abajo, en equilibrio, sobre los brazos.

10 Mote que le pusieron los indios, por su cabellera rubia.

Su capitulación iba por las islas de las especias, a poniente de Nueva España, pero lo cierto es que cuando preparaba sus naves en Chaparrastique, actual La Unión, en El Salvador, empezó a oír hablar de una región mucho más rica, el Perú.

Se refiere que envió una nave a Panamá, para saber de las noticias que llegaban de Perú, donde decían había oro para dar y tomar, así que releyendo su capitulación se decidió a conquistar por los límites de la gobernación de Pizarro, por el norte de Quito y por el sur de Cuzco y el Collao, aunque disimuló alegando que fue el viento que le llevó forzado a Quito.

Tenía seis o siete navíos ya prestos, pero una tormenta dejó alguno fuera de juego. Yo creo que había algo de una almoneda de bienes del gobernador de la vecina Nicaragua, Pedrarias Dávila, que acababa de morir. El caso es que Alvarado no se anduvo con chiquitas. En el puerto de la Posesión, cerca al actual Cartago, había cinco navíos adobándose para llevar refuerzos y suministros a Pizarro. Dio un golpe de mano y se apoderó de dos de ellos, *La Victoria* y *La Concepción*,[11] porque los que estaban varados no podían ser sacados de manera inmediata y esperar era muy arriesgado. En todo caso, se llevó toda la jarcia y velamen que había, con lo que evito el aprovisionamiento de su posible rival peruano.

Este golpe entra de lleno en la práctica de los piratas, poco importa que lo disfrazase con "regularizaciones" posteriores. El revuelo fue monumental y como era preceptivo en aquella época se realizaron probanzas que definieron perfectamente la calificación que merecía la arrogancia del gobernador de Guatemala. Y esas noticias llegaron a las audiencias y a España, y se enviaron comisionados para que Alvarado repusiese las naves a sus dueños y abandonase la región andina, tan alejada del espíritu de su capitulación.

Alvarado no consiguió su propósito más que por vía de componenda, ya que no conquistó territorio alguno de América del Sur. Los buques, prácticamente toda su flota, fueron vendidos a Pizarro y Almagro, por una más que estimable cantidad de oro, que parece que no era de muy buena ley.

Curiosamente, a la vuelta, Alvarado no se había arrepentido de sus tropelías y al pasar por Acajutla[12] repitió la jugada, apoderándose de otro buque, esta vez de un portugués que residía en Guatemala, llamado Juan Rodríguez Cabrilho, iniciando una poco conocida exploración en dirección al norte, siguiendo la costa de Nueva España, con Domingo del Castillo y Ginés de Mafra como oficiales.

No creo que haya que discutir mucho la condición de caballero de Pedro de Alvarado, ni los múltiples honores y prebendas que recibió, pese a haber cometido delitos tan flagrantes. Fue capaz de montar nuevas flotas, continuó como gobernador de Guatemala y recibió todo género de honores, pese a que asaltaba a los puertos de otras gobernaciones y se apoderaba de los buques y de las cargas que transportaban, sin que eso le supusiera baldón alguno.

11 AGI, Justicia 1051. Puede encontrar una transcripción en la Colección Somoza o Andrés Vega Bolaños (http://enriquebolanos.org).

12 AGI, Justicia 280, Reclamación de los herederos de Juan Rodríguez Cabrillo.

Hernando de Bachicao[13]

Natural de Sanlúcar de Barrameda, este andaluz fue un caso especial, ya que a ninguno de los anteriores se les calificó de piratas y a él todo el mundo le denominaba "corsario", tanto en las conversaciones como en las crónicas. Hay unanimidad, fue el primer corsario de esta Mar del Sur.

En este caso se le llama corsario y no pirata, porque obedecía al gobernador, por más que lo fuese en contra del virrey legítimo. Pero lo que hacía, abordar buques, apoderarse de ellos y atacar puertos, son comportamientos nítidamente de corsario y fue pieza esencial de la guerra civil, que se llamó de Quito, y así quedó para la historia. Se recuerda mucho una frase suya: "Ladrar, pese a Dios, y no morder". Quizás fue esa querencia a la presunción y baladronada lo que le hizo caer en desgracia.

Su carrera indiana[14] fue larga y se inició en Honduras, con Gil González Dávila, pasando bastantes años en Nicaragua, donde ya dio muestras de ser un hombre bullicioso, antes de integrarse en la flota de Alvarado y ganarse la confianza de los Pizarro, que le dieron solares y encomiendas en Cuzco, lo que le permitió enriquecerse notablemente.

Lo que aquí puede llegar a interesarnos sucedió a partir del apresamiento del virrey Blasco Núñez de Vela, en Lima, en septiembre de 1544. Bachicao se acercaba desde Guamanga al frente de la artillería de Gonzalo Pizarro, con 22 fieros cañones transportados a lomo de 4000 nativos. Al poco de hacerse con la ciudad los rebeldes encomenderos se percataron de que había un problema con la flota del Callao, elemento esencial en aquella época para comunicarse con el resto de Perú y del mundo. Unos buques estaban inutilizados y otros habían huido y era necesario enviar procuradores a la Corte, por lo que hubo que improvisar.

Bachicao no tenía grandes antecedentes en la navegación, pero sí que debía tener un carácter apropiado y por eso se le puso al frente de dos pequeños bergantines medio desvencijados, pero con unos cuantos tiros de bronce. En ellos tomó rumbo al norte, y no era tarea fácil, porque del Callao a Panamá había bastantes recovecos y por allí esperarían los barcos que apoyaban al Virrey y que también estaban armados. Se dirigió primero a Trujillo y luego a Tumbes, apoderándose allí de dos naves más grandes y de su carga, una de ellas del virrey de México, Antonio de Mendoza, gracias a que sus bergantines disponían de remos y los otros estaban inmovilizados por falta de viento. Además, no había un gran espíritu de lucha contra los rebeldes.

Poco a poco fue asaltando más y más buques, enemigos o neutrales, capturando tripulaciones y pasajeros, así como correspondencia, cargamentos de metales preciosos, mercaderías y armamento. Finalmente llegó a Panamá con una enorme armada y 400 hombres. Mientras tanto, Blasco Núñez, que sabía de la persecución de Bachicao y de que Gonzalo Pizarro avanzaba por tierra, se replegaba constantemente hacia Quito y después hacia Nueva Granada, hoy Colombia.

13 Mario Ibáñez Machicao, *Los conquistadores españoles: Hernando Machicao, sus descendientes, 1534-2002*, Lima: Universidad Ricardo Palma, 2003.

14 José Antonio del Busto Duthurburu, *Diccionario histórico de conquistadores de Perú*, Lima: Librería Studium, 1986, t. I.

A su llegada a Tierra Firme, Bachicao fondeó en la isla de las Flores y desde allí exigió al Cabildo de la ciudad de Panamá que le entregaran el buque donde había llegado Vaca, que estaba varado cerca del puerto. Llegaba con veintidós naves una flota jamás vista por los españoles en la Mar del Sur, pensando en que no podría venir ningún ejército contra ellos porque controlaba el mar y no podrían embarcarse, desafiando tamaña potencia,

Tampoco por Nueva España había una alternativa a su poder, pero sí que era territorio hostil. E incluso se comentaba que pensaba atacar sus puertos para evitar que pudiera surgir una mínima sombra, porque allí no había más de cinco o seis naves y serían presa fácil.

En Panamá hizo alarde de una nutrida brigada de arcabuceros que convenció a los mercaderes del puerto, que se allanaron al tirano y sufrieron una rapiña sistemática de sus surtidos almacenes.

En su correspondencia a Gonzalo Pizarro no dejaba de recomendarle que se hiciera nombrar rey de las Indias[15] y que a él le nombrara almirante o conde, lo que despertó suspicacias entre sus compañeros, que no tuvieron muchas dificultades para contagiárselas al menor de los Pizarro.

Por eso le ordenaron volverse a reunir con el grueso del ejército rebelde para acabar con el Virrey y por medio el acreditado método de la patada hacia arriba le arrebataron aquella armada, pirata o corsaria, que él había formado y le pusieron en un lugar donde pudiera ser vigilado de cerca.

Se suele decir que con Bachicao esa flota no hubiera caído en poder de Pedro de La Gasca, pese a que Pedro de Hinojosa, el general sustituto era pariente cercano del jefe rebelde y era, en principio, mucho más fiable que ese hombre feroz, denodado y mal agestado, tuerto de nube, adornado con una cuchillada en la cara. Este sí que daba bien el tipo de pirata de nuestras películas.

Después formó en el núcleo del poder pizarrista hasta que, tres años después, en la batalla Huarina contra Diego Centeno, hizo signos de pasarse al enemigo. Tanto tiempo sospechoso, le seguían de cerca y aunque hizo amago de volver al redil como por allá estaba Francisco de Carvajal, no tragó con sus disimulos y le dio garrote, antes de degollarlo.

Bachicao fue el primer pirata importante de la mar del Sur y no creo que nadie haya emulado en número su flota, pese a que después hayan sido innumerables sus continuadores. Creo que, sin lugar a dudas, el corsario Hernando Bachicao debe tener un merecido recuerdo.

Mención breve de otras primicias referentes a la piratería

Un caso que resulta muy reseñable es el de Melchor Verdugo, siguiendo en las guerras

15 Juan Pérez de Tudela Bueso (editor), *Documentos relativos a Don Pedro de La Gasca y Gonzalo Pizarro*, Madrid: Academia de la Historia, 1964, t. I, p. 431.

civiles de Perú. Ni era pirata ni corsario. Empezó un levantamiento[16] en la retaguardia de Gonzalo Pizarro apoderándose de un buque bastante desvencijado que estaba en el puerto de Trujillo, así como de la caja real.

Seguramente su intención era reunirse con su paisano Blasco Núñez de Vela, que retrocedía ante el empuje rebelde, llegando a Popayán, pero la presencia de la flota que antes hemos mencionado de Bachicao, ya comandada por Pedro de Hinojosa le aconsejó dirigirse a Nicaragua, al puerto de Realejo o Posesión, cercano a la sede de la Audiencia de Confines, actual Honduras. Los oidores le acogieron entusiasmados con la posibilidad de tener alguna baza realista navegando por la Mar del Sur. Podemos decir que era o bien un combatiente o como mucho un corsario, ya que le dieron el mandato expreso de someter Panamá, apoyar al Virrey y restablecer los suministros a su ejército. Pero los rebeldes panameños enviaron a Juan Alonso Palomino con dos buques, ocupando Realejo, actual Corinto.

Se le ocurrió una escapatoria creativa: en Granada, en la ribera del lago de Nicaragua, se hizo con unos bergantines de remos y se encaminó al río Desaguadero, por donde se plantó en el Caribe. Costeando se dirigió a Cartagena donde se reforzó y pertrechó, y una noche asaltó el descuidado puerto de Nombre de Dios.

Como Tierra Firme estaba entregada a los pizarristas, Verdugo asaltó los galpones de los comerciantes que sabía que más apoyaban y surtían a los rebeldes. El revuelo fue enorme y la respuesta llegó de los enemigos y de las instancias oficiales, del gobernador Clavijo. En este momento, desde Panamá le motejaban de pirata y como tal le hubieran tratado de conseguir apresarle.

Lo curioso es que entonces apareció en Nombre de Dios el nuevo magistrado, Pedro de la Gasca, clérigo enviado por el Emperador con plenos poderes para sofocar la rebelión pizarrista , que ignoraba, como el resto, que en Añaquito acababan de derrotar al Virrey, y que luego había sido degollado.

Tácticamente, a él no le convenía alinearse con la oposición por la fuerza que representaba Verdugo, y le conminó a retirarse, lo que hizo, entre protestas, vía Venezuela a España.

Si en Tierra Firme no simpatizó con La Gasca, cuando comenzó a presentar denuncias contra los que habían ayudado al rebelde Pizarro se encontró de frente con la inquina del clérigo, que se apoyaba en lo más graneado de aquellos y eso le haría purgar mucho más que a los que cambiaron de chaqueta en el último momento. Por ejemplo, en principio le concedieron el hábito de Santiago, por celoso servidor del Rey, y después se lo quitaron, por revolvedor. Los pleitos y reclamaciones de la caja real se repitieron y le amargaron hasta sus últimos días, décadas después.

De defensor del Rey a pirata y revolvedor, pasando por corsario, sin moverse del sitio, un caso curioso. Además, un pequeño detalle. Entre su tropa llevaba como sargento mayor a un personaje que sí iba a encabezar la crónica de proscritos: Lope

16 Cieza de León, *Guerra de Quito*, Madrid: Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1985, t. II, pp. 486 y ss.

de Aguirre.[17] Este comenzó de explorador y acabó de pirata, pasando por amotinado, renegado, asesino, parricida y varios delitos más. Otro detalle adicional: como Verdugo, Lope se embarcó en Perú para acabar rapiñando puertos del Caribe, solo que por el inconmensurable río Amazonas.

Raqueo

Por último, quisiera mencionar el primer caso de raqueo, o asalto a una embarcación simulando un auxilio en tierra en momentos de dificultad.

Los raqueiros, modalidad gallega del racket británico, amarraban antorchas a los cuernos de sus bestias en alguna hondonada para que dieran la impresión de puerto, en el que los buques se mecían al compás del oleaje. Si picaban y buscaban el refugio, encallaban y quedaban inmovilizados a merced de los piratas, que mataban a los pasajeros para que no se convirtieran en testigos y se apoderaban de la carga, dejando que el mar hiciera su labor y desguazara la nave, para simular un naufragio por fuerza mayor.

El episodio que quiero recordar tuvo lugar en Chile, frente a Copiado, allá por 1544.[18] El *modus operandi* fue diferente al de los raqueiros, porque engañaron a los navegantes haciendo señales o ahumadas que les indujeron a acercarse a la costa con el batel, para después apoderarse de este y atacar la nave. No existió el peligro inmediato en un temporal, sino el más taimado de la falta de agua y víveres.

El final parece que se desarrolló más al sur, ya que tres marineros y un negro consiguieron zafarse y continuar con el navío, a la desesperada, sin gobierno, por lo que encallaron definitivamente, poco después, para su desgracia.

Dos datos interesantes, el asalto a la nave, que sustenta la tipificación de piratería, y el ataque a un tripulante negro, que parece que era el primero que veían en aquellas latitudes, por lo que les produjo perplejidad y una curiosa reacción, ya que decidieron blanquearle escaldándolo y frotándole la piel con mazorcas de maíz desgranadas.

No existe información documental sobre este hecho, ni siquiera es comentado por Valdivia en sus cartas, pero ha quedado un rastro en cronistas como Góngora Marmolejo o Jerónimo de Vivar.

Bueno, pequeño repaso a la plasmación jurídica actual del delito de piratería y al corso, seguida de una pequeña reseña de los primeros casos conocidos en nuestras costas, con la salvedad que los implicados eran, en muchos casos, prestigiosos descubridores, aunque a tiempo parcial ejercían de piratas.

17 AGI, Patronato 97 A,R 1. Asunto Melchor Verdugo.

18 Francisco Esteve Barba, *Descubrimiento y Conquista de Chile*, Barcelona: Salvat Editores, 1946, p. 302.

Derroteros de la Mar del Sur nº 22 (2014), pp. 58-67

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Entre la historia y la fantasía: piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros

Gloria Cristina Flórez

La vida cotidiana de las sociedades en el transcurso del tiempo ha estado marcada por una situación común en muchas de ellas: la acción de ciertos personajes, actuando al margen de la ley y que han sido vistos como bandidos, violentos, crueles y de temible aspecto y al mismo tiempo, como personajes libres, amantes de la aventura y libre del control de las autoridades[1]. Podemos estudiarlos gracias a variados y numerosos testimonios que permiten comprobar que la piratería ha ejercido y ejerce todavía enorme interés en las sociedades contemporáneas. Prueba de ello, como veremos, son los numerosos libros de especialistas dedicados a la actividad pirática y al mismo tiempo, la presencia en diferentes ámbitos de la vida cotidiana de lo imaginario de ese mundo: películas, novelas, disfraces, modas y hasta perfumes.

Este trabajo tuvo sus inicios cuando investigaba el comercio lanero entre los puertos del Cantábrico a fines del siglo XV en la Carrera a Flandes [2]. Los documentos del Registro General del Sello en el Archivo de Simancas (Valladolid) nos brindaron importante información acerca de las actividades de piratería en esa ruta que involucraba a navegantes hispánicos, bretones, flamencos e ingleses. Posteriormente, nuestra atención se centró en las relaciones existentes entre la monarquía y los territorios de Ultramar en la época de los Austrias y, por diversas razones, piratas y corsarios estaban presentes en las fuentes consultadas, sean documentos oficiales, textos religiosos- sermones o vidas de santos, los relatos de viajes o las numerosas leyendas que sobreviven hasta la actualidad.

Sin embargo, este aspecto académico-profesional no podía dejar de considerar el elemento personal, es decir, mi gran pasión: la lectura y especialmente de temas relacionados con la historia. ¿Cómo olvidar todas esas maravillosas obras de Salgari, Verne, Defoe y Sabatini, entre otros, sin olvidar historietas y películas de personajes como el capitán Garfio o el capitán Kidd? Hoy día existen muchas más alternativas para representar las aventuras de esos temibles aventureros, no obstante, al recordar

1 C. Woodward, *La República de los piratas. La verdadera historia de los piratas del Caribe*, Barcelona: Crítica, 2009, p.1.

2 G.C. Flórez, "La Carrera a Flandes, precedente necesario para la colonización del Nuevo mundo", en *Sociedad y Expansión*, Lima: Universidad de Lima, 1994, t. I.

las limitaciones que provenían de un conocimiento ligado principalmente a la lectura, ayudaba enormemente a enriquecer nuestra imaginación y, en nuestro caso, incentivar nuestro interés por los temas históricos.

Este análisis de un fenómeno de larga duración debía tener en cuenta las razones de su incremento a partir del siglo XVI en determinadas áreas geográficas y, en especial, la relación existente entre los acontecimientos y los personajes con las coyunturas y las estructuras existentes, considerando especialmente lo concerniente a los miedos y la concepción de la marginalidad en esas sociedades de la llamada Modernidad.

Han sido de importante ayuda en nuestra investigación las propuestas del profesor Jean Delumeau[3] respecto a la presencia de temores o miedos en las sociedades de antaño. Así, él ha reconocido que entre los miedos compartidos por todos los grupos sociales existen los espontáneos y permanentes como el omnipresente miedo al mar, no solamente por su extensión, el peligro que representa, las ideas respecto al comportamiento de los hombres de mar en las sociedades pre-industriales y, en muchos casos, los comportamientos de las autoridades contribuyeron a agravarlos. Naturalmente existían medidas de protección o seguridad frente a esos peligros, como las bendiciones a los barcos, las oraciones protectoras y otras más específicas "para aquellos que los enemigos amenazan arrojar al mar"[4], como los escapularios e imágenes de la Virgen de los Navegantes en el mundo hispánico o la Virgen del Gran Manto en otras regiones de Europa.

A lo anterior, hemos considerado las propuestas respecto a la marginalidad[5] y el estudio dinámico que debe analiza los procesos mejor que los estados. De tal manera, la marginalización en una sociedad que puede conducir a la exclusión o a la recuperación e incluso a la reintegración, puesto que es un estado inestable, frágil y, por lo general, efímero. No obstante, en el caso de la piratería observamos que esta afirmación necesita matizarse porque si bien hubo una tendencia marcada a la exclusión perenne en las sociedades afectadas por sus delitos, no sucedía lo mismo en el caso de aquellas que los fomentaban, puesto que quienes las realizaban podían lograr importante ascenso en su estatus social. Es importante establecer una tipología de sus actores, atendiendo no solamente sus formas de actuar sino también su origen, formación y comportamientos así como la evolución vivida por esos marginados o excluidos, complementándola con otros elementos de identificación: signos, símbolos, vestimentas o costumbre.

En primer lugar, definiremos la piratería como la actividad que implica en principio asaltar y saquear naves y sus ocupantes, generalmente usando la violencia. Sus orígenes son muy remotos, aproximadamente dos mil años antes de la era cristiana, prueba de ello es la existencia de Coracesium, puerto ubicado entre Siria y Anatolia, conocido

3 J. Delumeau, *La peur en occident. XIV-XVIIIe siècles*, Paris: Fayard, 1978, pp. 38-39.

4 Idem, *Rassurer et protéger, Le sentiment de sécurité dans l'occident d'autrefois*, Paris: Fayard, 1989, p. 429.

5 J. Le Goff, "Les marginaux dans l'occident médiéval", en *Les marginaux et exclus dans l'histoire*, Paris: UGE, 1977, pp. 20-25.

como refugio de poderosos piratas[6], quienes actúan por razones económicas, sociales e incluso políticas. Sus acciones comprenden la captura de botín muy variado, la toma de rehenes y de navíos y cuentan con importantes soportes: barcos, armamento, personal entrenado, espías, cómplices en zonas vecinas a sus fechorías, aprovechando la debilidad de los gobernantes de las regiones afectadas, quienes en muchos casos preferían pactar con ellos ante la imposibilidad de derrotarlos[7].

Esa actividad ilícita se incrementó hasta dominar prácticamente el Mediterráneo en los siglos anteriores a la era cristiana y se convirtió en una temible amenaza para el poder romano en ascenso, incluso Julio César debió pagar un fuerte rescate al ser capturado por piratas el año 78 a.C. Gracias a la acción de Pompeyo, importante jefe militar, se logró unos años después derrotarlos. No obstante, la crisis del Bajo Imperio en el siglo III d.C. modificó la situación, agravándose con la presencia de las primeras oleadas de migraciones bárbaras y la atomización del Imperio Romano de Occidente. Un ejemplo interesante de esta situación a fines del siglo IV es la historia de San Patricio, prisionero de piratas irlandeses en su región de origen (Escocia) y luego de su liberación realizó una importante labor evangelizadora y cultural, convirtiéndose en el santo patrón de Irlanda.

A partir del siglo VIII, la piratería se incrementó con la participación de grupos provenientes de las zonas escandinavas, los llamados hombres del norte o vikingos, cuyas violentas incursiones en las costas irlandesas se iniciaron en el monasterio de Lindisfarne el año 793. Posteriormente, surcaron el Mar del Norte, el canal de la Mancha, los ríos Rin, Ródano, Sena y Loira, llegando a atacar París el año 885. El pavor que causaban estaba relacionado con elementos muy variados: las violentas técnicas de ataque, los barcos enormes y veloces cuyas proas representaban imágenes aterradoras, las masacres de población civil y la toma de rehenes, la destrucción de viviendas y edificios religiosos, el pillaje de bienes muebles o los enormes pagos que exigían para abandonar el lugar y en muchos casos establecían bases para repetir sus asaltos los años siguientes. Las crónicas religiosas han sido importantes fuentes de información de esas excursiones, si bien actualmente se considera que han podido ser poco objetivas[8]. Un aspecto importante que se debe subrayar es el papel desempeñado por los vikingos en el intercambio comercial de la época, así como en la colonización de territorios en Groenlandia y el asentamiento en Normandía y Sicilia.

Por esa misma época, el Islam se manifestó como otra amenaza para la Cristiandad occidental, especialmente cuando logra asentarse en gran parte de la península ibérica y en cierta forma respaldaban las acciones de los piratas sarracenos[9], quienes afectaban el comercio, especialmente marítimo, esclavizaban a sus prisioneros o saqueaban

6 R. de la Croix, *Histoire de la piraterie,* Paris: Éditons France-Empire, 1974, p. 14.

7 Debemos considerar que las autoridades podían participar o ser cómplices en esos actos.

8 Son interesantes estudios sobre este tema como el de A. D'Haenens, *Les invasions normandes, une catastrophe?,* París: Flammarion, 1970.

9 Sarracenos es la denominación que se daba en la Edad Media a los musulmanes.

poblaciones costeras. Posteriormente, la toma de los Santos Lugares, el debilitamiento del Imperio Bizantino, el fracaso de las Cruzadas favorecieron el avance de los musulmanes hasta lograr la toma de Constantinopla en 1453 por los turcos otomanos. Este acontecimiento va a dar lugar al aumento de la piratería y su amenaza constante en los mares vecinos: Adriático, Egeo y Mediterráneo desde fines de la Edad Media. A inicios del siglo XVI, adquirirían celebridad entre los piratas berberiscos, los hermanos Barbarroja y Dragut (Turgut Reis) y entre los prisioneros ha quedado el recuerdo de Miguel de Cervantes. Si bien el triunfo de la cristiandad en Lepanto permitió detener el avance musulmán en Europa, su amenaza no quedó totalmente descartada en los siglos siguientes.

Un área menos conocida por esas ilícitas actividades correspondía a las zonas costeras del Mar Cantábrico, Mar del Norte y Mar Báltico, muy importantes en el tráfico comercial en la Edad Media e inicios de la modernidad que sentó las bases del poderío de ciertos territorios como Castilla, Flandes e Inglaterra. La inseguridad existente en esas rutas marítimas a fines de la Edad Media (Anexo I), dio lugar a una serie de modificaciones en la actividad mercantil, entre ellas las medidas de protección para los comerciantes y sus mercancías: la creación de asociaciones de defensa, la mayor difusión de ciertos medios de pago y de seguros marítimos y el fomento del derecho mercantil.

Una forma peculiar de piratería se propagó en ciertas zonas costeras de Bretaña, Córcega, Cerdeña e Irlanda donde los habitantes se especializaron en ocasionar naufragios mediante una técnica efectiva, encender fogatas en la orilla, atrayendo a las embarcaciones a zonas de escollos, luego del naufragio se apoderaban de los bienes transportados en la nave. Lamentablemente, en muchos casos, los sobrevivientes fueron rematados, eliminándose así a los testigos que podían anular el derecho a despojos que tenían quienes los encontraban.

"El gran cambio acaecido en el diálogo del hombre y del espacio geográfico"[10] a fines del siglo XV estableció una relación ininterrumpida entre Europa y el continente americano dando lugar a importantes consecuencias en diferentes ámbitos. Nos interesa analizar un aspecto de la difícil situación que debió enfrentar España como potencia mundial en el siglo XVI: la defensa de sus territorios de Ultramar de los ataques de piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros. El continente americano era sumamente atractivo dentro de la óptica de los Estados modernos que se habían consolidado gracias a una serie de elementos como el impuesto, la guerra, la burocracia, el territorio y la ideología que sustentaban su poder. Si bien, los metales preciosos tenían gran importancia, también lo eran los territorios que podían proveer productos naturales y mano de obra. Ese vasto espacio era también importante para la instalación de una población en aumento en el siglo XVI, sus posibilidades de ascenso social y económico en una época de profundos cambios. Por todo ello, es posible comprender el atractivo que ofrecían la piratería, el corso o el filibusterismo a ingleses, holandeses o franceses, quienes no

10 P. Chaunu, *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona: Labor, 1977, p. XXI.

reconocían la juridicidad de las Bulas Alejandrinas[11] o del tratado de Tordesillas[12] en lo concerniente al dominio hispánico del Nuevo Mundo.

Los territorios americanos eran difíciles de defender, especialmente por sus amplias costas, afectadas por zonas de mar agitado, aquilones y tramontanas que afectaban las precarias fortificaciones que se construyeron en el siglo XVI, siendo especialmente vulnerables las Antillas, la costa de Darién, los archipiélagos de Chiloé y Juan Fernández, por la dificultad de las comunicaciones que impedían avisar a tiempo del peligro. Asimismo, se veían afectados por la limitada población, especialmente en las zonas costeras tenía gran diversidad étnica, socio-económica y cultural, sin olvidar la falta general de preparación en técnicas de defensa, a lo que se unía el sentimiento de desconfianza que tenían las autoridades respecto a los nativos del lugar. Los virreyes han manifestado su constante preocupación por el problema de piratas y corsarios en el continente, así como por la presencia de filibusteros en la zona antillana[13], sin embargo, sus posibilidades de defensa eran bastante limitadas en cuanto a la construcción de murallas, costosas y prácticamente imposible de edificarlas en todas las costas, tanto por la dificultad de contar con materiales adecuados y personal especializado y, sobre todo, su mantenimiento.

A los insuficientes o nulos medios de defensa, se unía la escasez de personal preparado para la defensa de las ciudades, especialmente por los cambios de la "revolución militar" del siglo XVII, el peligro de traición o levantamiento de las poblaciones sometidas e incluso la posibilidad de espionaje de enemigos de la Corona. No debemos olvidar la importancia que tenía el complicado sistema de flotas, ligado a determinadas condiciones geográficas, económicas e inclusive cronológicas, y estos envíos eran justamente el botín ansiado por el variado grupo de asaltantes.

Una serie de razones impidieron que fueran escuchadas las propuestas enviadas a la Corona por sus funcionarios en el Nuevo Mundo como por ejemplo, la necesidad de una escuadra con naves más ligeras, mejores artilleros y remeros, incluso emplear fuerzas entrenadas para combatir a caballo o en naves. La necesidad de imponer el orden y ofrecer seguridad se veía afectada por los limitados recursos económicos para la defensa, la improvisación, la falta de preparación o la incapacidad de los encargados de las defensas[14], la ineficiencia o las actitudes poco valerosas, incluso viles de autoridades y soldados en momentos de peligro. La administración peninsular dio claras muestras de ceguera de espíritu e intelecto, arrogancia, soberbia, incluso podría decirse de mala fe de los burócratas, lo que se agravó a partir del siglo XVII por la penuria económica, el interés por los temas europeos, los cambios en las alianzas internacionales, sin

11 Documentos pontificios emitidos en 1493 por el papa Alejandro VI concediendo a la monarquía castellana concediéndole el derecho sobre las tierras descubiertas y por descubrir.

12 Firmado en 1494 entre el rey de Portugal y los Reyes Católicos señalando la línea demarcatoria de las zonas de navegación y conquista en la región atlántica y el Nuevo Mundo.

13 Prueba de ello lo tenemos en sus Memorias de gobierno, así como en las comunicaciones con la Corona.

14 Es el caso de los familiares o allegados de los virreyes peruanos como el marqués de Montesclaros y el duque de la Palata.

olvidar la incapacidad o desidia que manifestaron algunos monarcas y sus consejeros.

Los continuos asaltos de piratas y corsarios crearon una actitud de zozobra en la población y en los navegantes como se comprueba en la documentación oficial, acrecentada por los rumores de sedición de indígenas y esclavos, las sospechas respecto a los extranjeros y hasta un cierto descontento por la inacción de la Corona. No debemos de olvidar otros vehículos importantes en una sociedad marcada por la oralidad: los relatos de supervivientes de la violencia de la piratería[15] y los sermones que unían el mensaje religioso al discurso político.

Analicemos el aspecto que es atractivo e interesa a la mayoría: los individuos que son la materia de nuestro estudio y trataremos de responder en la medida de las posibilidades brindadas por las diversas fuentes. ¿Quiénes eran? ¿Cuál era su origen, aspecto, estilo de vida, motivaciones, armas y técnicas de combate y ventajas obtenidas? En resumen, ¿Se podría establecer un tipo que lo representara? ¿Corresponderían a la imagen de personajes horribles, deformes e insensibles, difundidas por la población afectada por sus ataques?

Naturalmente, el imaginario popular ayudó a incrementar los miedos colectivos, insistiendo en los detalles físicos y morales más desagradables pero tampoco deberíamos aceptar las imágenes que en muchos casos ha presentado la literatura, el arte o la cinematografía de personajes apuestos, varoniles, incluso galantes. En realidad, piratas, corsarios, filibusteros o bucaneros podrían ser considerados como "tipos comunes y corrientes" y si bien se conoce la biografía de un buen número de ellos[16], muchos otros se han perdido prácticamente en un anonimato total, siendo casi imposible reconstruir su aspecto, basándonos en los testimonios de quienes los conocieron en situaciones sumamente difíciles.

Un estudio comparativo nos ha permitido establecer las siguientes informaciones:

1) Esos personajes eran originarios de las islas británicas, Holanda y Francia y provenían de familias ligadas a actividades marítimas, clases medias urbanas y en ciertos casos de familias campesinas.
2) La gran mayoría nació y vivió durante el siglo XVII, excepcionalmente algunos corresponden a la segunda mitad del siglo XVI, así como al siglo XVIII. El promedio de vida ha sido entre 50 a 60 años, lo que es sorprendente de acuerdo a los estándares de la época. Algunos han fallecido entre los 30 a 40 años.
3) Las causas de muerte han sido variadas: combate, asesinato, ejecución no han sido las mayoritarias, más bien enfermedades o vejez. En cuanto al lugar, muchos en Europa y América, pocos en Asia o África.
4) Las motivaciones para su ingreso al mundo de la piratería han sido múltiples: gusto por la aventura, problemas con la ley, dificultades económicas, hartazgo de la dura vida de los marineros de la época.

15 Muchos de ellos se encuentran editados en las *Tradiciones peruanas* de Ricardo Palma o *Cuentos de piratas y corsarios* entre otros.

16 Son los casos de Drake, Morgan, Laffitte, Surcouf o el Olonés entre otros.

5) El aspecto físico se vio afectado por los combates convirtiéndolos en mancos, tuertos o cojos y la vestimenta muy variada y acorde con estadía a bordo o en tierra, si bien hay la mención especial al sombrero, las botas y complementos que pueden considerarse fantasiosos: el garfio, los aros en las orejas y la pata de palo. Sin embargo, Blas de Lezo y Olabarrieta, almirante español, defensor del puerto de Cartagena en 1741 quien carecía de una pierna, del ojo izquierdo y del uso del brazo derecho y por tal razón podría ser considerado como un típico pirata[17].
6) El comportamiento ha estado generalmente reglamentado por Códigos (Orán Philips y Roberts)[18] puesto que debían vivir juntos durante tiempo y necesitaban orden y disciplina para evitar conflictos. Era fundamental la participación colectiva en toma de decisiones y fijaba las responsabilidades del capitán, las tareas, comportamientos, castigos, indemnizaciones, descanso y distracciones de la tripulación, el reparto del botín y el trato a los prisioneros.
7) Los barcos podían ser: balandros, bergantines, goletas, galeones y carabelas y en cuanto a la insignia podía ser la Jolly Roger o Joli Rouge (bandera roja) o la negra que tiene como símbolos el esqueleto, la calavera y las tibias.
8) El armamento personal comprendía pistolas, mosquetes, trabucos, si bien tradicionalmente utilizaron espadas, cuchillos, machetes, lanzas y sables.
9) Las técnicas utilizadas fueron múltiples y se adaptaron a las circunstancias: abordaje en el mar y diversas estrategias para asalto a puertos y ciudades[19], engaño en banderas utilizadas, uso de artillería, a lo que se agregaban astucias. Generalmente la violencia de saqueos, torturas, engaños, amenazas, torturas y ejecuciones.
10) Las actividades que realizaron principalmente fueron: robos, saqueos, contrabando de productos y de esclavos que obligaba a las mismas autoridades españolas a tratar con los traficantes en las florecientes zonas caribeñas, pobladas por filibusteros y bucaneros, teniendo la ventaja de contar con zonas de guarida o escondite como la isla de Tortuga.
11) Los logros de sus actividades han sido también interesantes: establecimientos y colonización de territorios, ayuda en el período de la independencia americana, fomento de participación democrática[20], el éxito que lograron en lo económico, social y político de algunos de sus miembros, así como la importancia que significaron las riquezas obtenidas por los corsarios para sus países de origen. Asimismo, algunos de nuestros personajes se interesaron por aspectos ligados a la ciencia náutica, cartográfica, botánica y zoología (Hawkins, Dampier, Ex-

17 VV.AA., *Tesoros de Cartagena,* Bogotá: El Sello, 1991, p. 142.

18 Ver los textos completos en C. Nieto, *Piratas,* Madrid: LIBSA, 2010.

19 Paita fue uno de los puertos que entre 1615 a 1720 sufrió más de 15 ataques, y quedó destruida en 5 oportunidades.

20 Es el caso de los Hermanos de la Costa estudiado por Colin Woodward en la obra mencionada.

quemelin) y sobre todo fomentaron el interés por la literatura de aventuras, así como por el mundo americano difundido en impresos o grabados.

12) La imaginación popular los ha relacionado especialmente con el entierro de tesoros y el asesinato de quienes los ayudaron, los mapas de esos tesoros. Un caso interesante ha sido la narración de un amigo quien junto con un grupo de sus compañeros de la universidad visitó una zona costera cercana a Lima en los años 60, entusiasmados por la idea de encontrar el tesoro del pirata Morgan. Naturalmente, esta era una transformación de las narraciones existentes referidas a la excursión de Drake por las costas peruanas.

En esta parte final debemos tratar brevemente de un grupo poco conocido, compuesto por las personas que fueron víctimas de esos ataques, una multitud variada, identificada en ciertos casos y en otros prácticamente desconocidos, inclusive carentes de rostro o nombres, salvo en contadas ocasiones. Y, especialmente, maltratados o sufriendo violencias hasta ser liberados en ciertos casos, gracias a la labor de los religiosos mercedarios. Sin embargo, la realidad puede llegar a ser más increíble que la fantasía, lo comprueban, como los llamados "renegados", cristianos que llegaron a ser destacados corsarios berberiscos u otomanos.

Gran interés presentan los casos de cautivas cristianas que llegaron a ocupar altas posiciones en el mundo islámico. El primero es el relacionado con Roxelana o Khurreim Sultana[21], Anastasia Lizowska, hija de un sacerdote ortodoxo, nacida en Rohatyn (Ucrania) a fines del siglo XV. Fue raptada por piratas e ingresó al harén del sultán Solimán I convirtiéndose en Sultana Validé, es decir, la favorita y fue la madre del sultán Selim II. Se hizo célebre por su belleza, crueldad e importante papel político que tuvo hasta su muerte en 1558. Ejemplo muy posterior lo proporciona con Aimée Dubuc De Rivery[22], perteneciente a una importante familia criolla de la Martinica, emparentada con Josefina de Beauharnais, futura emperatriz de Francia. Ella estudiaba en Francia en el período inicial de la Revolución, viéndose obligada a regresar a su tierra natal. Durante el trayecto fue secuestrada probablemente por piratas berberiscos y su periplo como esclava concluyó en el harén del sultán otomano. Allí, se convirtió en la favorita, tomó el nombre de Nachidil y logró posteriormente convertirse en sultana Validé. Ejerció papel importante reinados de Selim III y Mahmud II en la política internacional de la época, así como en la difusión de la cultura francesa en la capital del Imperio otomano.

Actualmente nos interesa completar las informaciones que permitirían un mayor conocimiento de nuestros personajes, en especial lo concerniente a:

1) Las precisiones en cuanto a los términos utilizados y las definiciones correspondientes a la piratería. Un caso interesante es el significado del término pichelingue, buscando comprobar si es una traducción de la interrogación Speak English? que habrían utilizado los holandeses. Debemos considerar una serie

21 Se la menciona brevemente en una novela de Salgari, e incluso existe una pintura de Tiziano que la representa y una interesante biografía de esta sultana.

22 Existen varias biografías y novelas relacionadas con este personaje.

de elementos como, por ejemplo, el número, la frecuencia y circunstancias de su utilización, sin olvidar que el uso del inglés no era generalizado como hoy día, así como las similitudes existentes entre el holandés, el inglés y el alemán, especialmente a inicios de la Modernidad.

2) La participación que han tenido las mujeres en esta actividad, sea como piratas o como compañeras de los piratas.
3) La necesidad de establecer una base de datos de las excursiones de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, teniendo en cuenta las referencias cronológicas y geográficas y, en la medida de lo posible, su representación gráfica.
4) Los símbolos, imágenes, incluso disfraces o productos de belleza que se pueden identificar todavía en nuestras sociedades y así completar el análisis de los testimonios legales, literarios y artísticos[23], los relacionados con películas, historietas, video juegos y, muy especialmente, las leyendas y testimonios orales que sobreviven de sus actividades.
5) El papel desempeñado por la piratería en un tema de tanta actualidad, la gastronomía. Existen únicamente las referencias a la carne asada o *buchan* preparada por los bucaneros y el ron destilado de la caña de azúcar, denominación que se oficializa a partir de 1661 en Jamaica.

Apéndice I

Muy ilustre Rey, nuestro muy caro e muy amado primo. Nos el Rey e la Reyna de Castilla, del condado de Aragón, de Siçilia, etc. nos vos enviamos mucho saludar como aquel que mucho amamos e preçiamos e para quien querríamos que Dios diese tanta vida e salud quanta vos mismo deseáys, fasemos vos saber que Martín Ruys de Erçilla, vezino de la nuestra villa de Bermeo, que es en el nuestro condado e señorío de Viscaia, nos fiso relaçion por su petición disyendo que puede aver dos años poco más o menos estando una su nao de armador de quinyentos toneles en el puerto de entrada que es dicho Medianbunque, que es en el vuestro señorío e ducado, de la qual hera maestre Juan de Erçilla, su sobrino, e disque estando asy en el dicho puerto la dicha su nao y maestre e conpañía della salvos e seguros, disque venieron al dicho puerto çiertas naos de armada e armadas e bastiçiadas por la çibdad de Brujas, la qual dicha armada disque fue fecha por la dicha çibdad contra vos porque en aquel tienpo estava çercada e estavan relevados contra vuestro serviçio e disque en llegando los capitanes de las dichas naos de faser manda entraron e tomaron la dicha su nao e sojusgaron al dicho maestre e conpañía, e asy tomada e ocupada la llevaron al puerto de Estuosola [?] e la tovieron en su poder fasta tanto que la dicha çibdad de Brujas vos ovediçió e vino a vuestro poder, e disque por parte del dicho maestre su sobrino vos fue pedido e suplicado que pues entre nos e vos e nuestros reynos e los vuestros estávamos en toda pas e concordia le mandásedes bolver e tornar e restituyr la dicha nao e artilliría e aparejos...

Valladolid, Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 1° de agosto de 1487.

23 Basta con pensar en poesías como las de Byron o Espronceda, o el ballet *El corsario* entre otros, aparte de la multitud de novelas de aventuras o románticas del tema.

Apéndice II

...Disipad, Señora, a los enemigos de nuestro Católico Monarca, con o Sol, que deshace las nieblas con hermosa indignación: Defended, Señora, estos vuestros Reinos del Perú, en atención de que a nuestros Reyes Españoles debe vuestra Purísima Concepción tan reverentes cultos de adoraciones: y suceda en este Nuevo Mundo como en el Misterio de vuestra Pureza, a la tempestad el Puerto a los justos los gozos, a los atrevidos combates que atormentan, triunfales victorias que coronen. Socorred, o Santa María,a los miserables Pueblos de este Reino, y alentad a todos los que en vuestro nombre, emprendieron humillar los atrevimientos de un Corsario, que infiel como ladrón, y apóstata como Hereje, tala nuestras Tierras, saquea nuestros Lugares, cierra nuestros Puertos, impide nuestros Comercios, infecta lo pacífico de nuestros Mares y sobre todo (con que dolor lo escribo) profana vuestros Templos, ultraja vuestras Imágenes, perdiendo con bárbara insolencia a vuestra Soberanía los respetos..

Perdonad, Señor a vuestro Pueblo, y no permitáis, que con oprobio de nuestra Nación Española, nos dominen los Herejes, ni que los rebeldes cautiven, en las mismas Patrias, a los Católicos. Pedidselo, vos también, Señora en recompensa de tan sagrados cultos a vuestra Pureza: y consolad juntamente a la Monarquía Española con la deseada sucesión a la Corona."

Sermon panegyrico a la Purissima Concepcion de la aurora de la gracia Maria SSma S. N patente el SS. Sacramento en fiesta , que el quinto dia del Regio anual Octavario..., predico Fr. Joseph Bernaldo de Quirós O.S.A. Lima, Imprenta Manuel de los Olivos, 1687.

"Los piratas son ellos": España y la lucha contra el corso insurgente, 1816-1828

Feliciano Gámez Duarte

Los piratas son ellos, claro está. En ese sentido no hay discusión. *"Al enemigo ni agua"*, son traidores a la patria común, no hay ninguna razón para que esgriman patentes de corso ya que no son gobiernos legalmente constituidos y, como tales, no tienen la potestad de emitir tales patentes. En cambio, España se defiende de esos traidores y reclama de todas las naciones civilizadas que no respalden a semejantes piratas. Este es, en resumen, el pensamiento que guiaba a la monarquía española en la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano; sin embargo, en esta lucha desigual no hay que perder de vista que no se trata únicamente de la lucha entre España y sus colonias, además hay soterrada la lucha entre aspirantes a ocupar el vacío que habría de dejar la metrópoli y hacerse con el jugoso pastel de la influencia política y económica en América.

Un debate semántico: ¿piratas o corsarios?

Domingo de Soto, en su obra *De iustitia et iure* (1553-1554) señalaba una serie de motivos por los cuales se puede considerar que una guerra es injusta, de ellos hay uno especialmente claro en este sentido: sólo los Estados reconocidos pueden declarar y hacer una guerra. Nuestro interés reside en que fue esta premisa la que fundamentó a la determinación española de señalar como piratas a los corsarios insurgentes, pues sólo un Estado reconocido y con verdadera autoridad podía otorgar patentes de corso.

Las partes en conflicto siempre consideran pirata al corsario del otro bando, así aparece en toda la documentación que consultemos, sobre todo en la española, pues se daba, además, la circunstancia de combatir a rebeldes a la propia autoridad y por tanto no se podía reconocer la potestad legislativa y capacidad para otorgar patentes de corso a los insurgentes. Sin embargo, también entre los propios rebeldes e insurgentes hay quienes llaman piratas a los corsarios del otro bando, los que defienden los intereses del gobierno peninsular. Tomemos como ejemplo las disposiciones del Triunvirato del Río de la Plata, que consideraban piratas a todo corsario capturado mientras practicase el corso sobre las costas de Buenos Aires:[1]

1 H. Rodríguez y P.E. Arguindeguy, *El corso rioplatense*, Buenos Aires: Instituto Browniano, 1996, pp. 75-76.

Que los individuos de las tripulaciones de los buques apresados que se hallen a su bordo, y los que de las mismas o a las de cualquiera otro barco armado se encuentren robando en tierra o hayan asaltado con armas al propio objeto sin otra justificación que el hecho de ser aprehendidos, sean fusilados dentro de dos horas perentorias por las Justicias o Comandante más inmediato al lugar de la aprehensión, quedando solamente excluidos de la referida pena los que desembarquen con el fin de pasarse a nosotros.

He ahí donde reside la importancia de la diferente manera de referirse a los corsarios por uno y otro bando. El corsario, por norma general, en una lucha entre dos naciones que se reconocen de manera recíproca no sufriría una pena tan extrema como la que se destinaba a los piratas; un corsario era un prisionero de guerra, podía ser intercambiado por prisioneros del otro bando, sin embargo, un pirata era (y es, sólo hay que observar el caso de la Operación Atalanta, en el océano Índico) un delincuente execrable y, como vemos, en algunos casos se prescindía hasta del juicio, de un modo sencillo y llano se procedía a la ejecución sumarísima.

Pero quizás sólo se trate de eso, de pura semántica. Son las palabras y no tanto las acciones las que marcan el tono de esta lucha entre España y sus colonias insurgentes, al menos en la lucha por la supremacía naval. ¿Quién llamaba pirata a quién?

Lo cierto es que piratas y corsarios se confundían. En origen, practicaban la misma actividad, sólo que el pirata carecía de ese revestimiento de legalidad con el que sí contaban los corsarios. Si bien el corso tenía su fundamento en la piratería, existen características diferenciadoras entre una práctica y la otra, aunque con bastantes puntos en común: a) la piratería es una acción indiscriminada contra todo buque, b) el corso se realiza sólo contra los enemigos del Estado que otorgó la patente, c) la piratería no cuenta con autorización alguna, y d) el corso se realiza sólo con patente, esto es, autorización y cumplir una serie de requisitos y deberes.

Escriche y Lozano aportan, asimismo, esta otra comparación:[2] "El pirata es por mar lo que por tierra es un salteador de caminos; y el corsario es por mar lo que por tierra es un guerrillero".

La denominación de corsario recaía en aquellos barcos que practicaban el corso, el cual podían ejecutarlo tanto en tiempo de paz (realizando algún tipo de represalia[3]) como de guerra. Decía antes que la legalidad intervenía en diferenciar las prácticas de piratas y corsarios; se puede afirmar que la mejor de las armas con las que contaba un corsario era su patente, o como son denominadas en el ámbito anglosajón: *letters of marque* ("cartas de marca"); era además el documento sin el cual un corsario no podía hacerse a la mar a la caza y captura de mercantes enemigos, no si no deseaba ser capturado como pirata y como tal ejecutado.

2 J. Escriche y A. de J. Lozano, *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia mexicanos*, México: Ballesca y Cía. Sucesores, 1905. Cfr. O. Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo: El mundo indiano y el México del siglo XIX*, México: UNAM, 1997, p. 120.

3 El derecho de represalia tenía la finalidad de reparar los daños privados; lo que es lo mismo, súbditos extranjeros habían lastimado intereses particulares de súbditos nacionales, para ello los soberanos otorgaban letras o cartas de represalia a los ofendidos con el intermedio de las cuales las ejercían sobre los bienes de la parte ofensora.

El corsario tiene la obligación de conducirse de acuerdo a unas leyes y unas ordenanzas no muy diferentes de unos países a otros, además de por los usos y leyes de la guerra. La patente era, pues, la autorización oficial para la práctica del corso, la cual les otorgaba todas las ventajas de los beligerantes.

¿Qué tienen que ver los piratas en esta historia en apariencia revestida de la legalidad que otorgaban las patentes a cada uno de los bandos beligerantes? No poco. La línea que los separaba era estrecha, vulnerable con bastante facilidad y, por tanto, superada con mucha frecuencia. Eran tiempos de guerra, muchas convenciones se venían abajo, ambos bandos trataban de socavar la credibilidad del otro; el esfuerzo internacional de uno y otro iba destinado a rebatir la legalidad de las acciones del contrario. Además, como dice el refrán, "a río revuelto, ganancias de pescadores"; en este caos todos trataban de obtener su pequeña porción de pastel, y surgirían personajes que se hiciesen con falsas patentes, que se levantasen como verdaderos reyes en territorios donde era confusa o desconocida la autoridad y en fronteras en litigio, desde donde podían actuar según les conviniese contra uno u otro de los beligerantes: Laffite y Luis Aury fueron algunos de estos ejemplos, mas no los únicos, como más adelante podremos ver. La independencia de la América hispana tuvo graves consecuencias en cuanto a la seguridad de los mares y la piratería viviría una nueva edad dorada, no muy diferente de la de los siglos XVII y XVIII.

Como dije antes, la verdadera diferencia entre un corsario y un pirata reside en la posesión o no de un documento: la patente de corso o la letra de marca; sin embargo, a veces no es suficiente con la posesión de este documento, también hay que analizar su validez, es decir, si estaba emitido por un gobierno legal y reconocido o no (el principal elemento de discusión en los litigios que las autoridades españolas mantienen con los diferentes gobiernos neutrales). Otra causa de conflicto era si el corsario, a pesar de estar "patentado", se había excedido de los márgenes de lo establecido en dicho documento, algo que ocurría con más frecuencia de lo esperado y, por último, el problema causado por aquellos corsarios que ejercían portando dobles patentes. Junto a estas cuestiones principales había otra serie de elementos secundarios que hacían que la batalla contra el corso insurgente no se dirimiese sólo en los mares sino también en los tribunales o en las cancillerías de las naciones neutrales.

Para ello nada mejor que recurrir a la documentación de la época, los documentos oficiales, la correspondencia diplomática, la prensa... En este sentido comencemos por recuperar una noticia aparecida en el *National Intelligencer*,[4] que reproduce una sesión del Congreso de los EE.UU. de 19 de mayo de 1824:[5]

> *Corsarios: distinguidos de los piratas sólo por patentes de una naturaleza sospechosa, dadas por oficiales españoles, cuya autoridad para darlas no está manifiesta; han sido armados en Puerto Rico, y han cometido ultrajes y depredaciones sobre las personas y propiedades de los ciudadanos de los EE.UU., ultrajes que ninguna patente puede despojar de su carácter de pirata. Sin más fuerza que la de una fragata, un bergantín y una goleta se atreven a*

4 Periódico que se publicó en Washington D.C. entre 1800 y 1870.

5 AHN, Estado, correspondencia Cuba-Puerto Rico, legajo 6375, expte. nº 22.

declarar en estado de bloqueo una costa de más de 1200 millas de extensión. A esta violación de todos los derechos de neutralidad, añaden la absurda pretensión de impedir el pacífico comercio de las otras naciones con los puertos de la Costa Firme, bajo el pretexto de que antiguamente estaba prohibido por las leyes españolas de Indias, y apoyados en estos principios inadmisibles, conceden patentes en la isla de Puerto Rico, a un enjambre de corsarios que ha cometido las mayores y más ruinosas depredaciones sobre el comercio legal de los Estados Unidos. El poder ejecutivo ha hecho frecuentes reclamaciones tanto a España, como a las autoridades de la Isla sin producir ningún efecto...

Si nos remontamos atrás en el tiempo podemos ver que esta misma era la dialéctica empleada por España en la lucha contra el corso insurgente; no hay gran diferencia entre este texto y la correspondencia del embajador español o las noticias publicadas por la prensa española en torno a 186 o 1817.

Los informes de la Junta Consular de La Habana en 1816 hablaban de "piratas insurgentes que infestan estos mares",[6] ahí ya podemos ver ese calificativo que mencionaba antes: piratas, y siempre son "ellos", los otros. Por otra parte, se puede deducir que cuando dice *infestan* quieren decir que su número era muy abundante. En una exposición del comercio de Santiago de Cuba, del 31 de mayo de 1816, se habla de hasta 24 corsarios "piratas de considerable armamento",[7] de Nueva Granada, que sitian toda la isla. De nuevo se insiste en la calificación denigratoria: piratas.

A juicio de buena parte de la historiografía hispanoamericana, la concesión española de patentes de corso para actuar contra los insurgentes fue el detonante de la degeneración del corso en piratería, ya que no se reparó de ninguna manera en el perfil o la idoneidad de los solicitantes. Es decir, tienden a cargar el peso de la culpa de la degeneración sólo del lado español, cuando esa fue la práctica que se desarrolló entre los insurgentes en los primeros años de esta lucha desigual. En palabras de López Urrutia:[8]

fue esta la ocasión en que expidieron las más ilegales patentes de corso en la historia naval. Según los escritores norteamericanos, 'corsario' en el Caribe no significaba nada pues quienes practicaban esa ocupación eran piratas cuyas patentes no estaban reconocidas o eran ilegales y que no podían diferenciar entre los colores de España y los de otros países.

Sin embargo, algo de certero hay en las palabras de López Urrutia ya que las propias autoridades españolas durante la Década Ominosa reconocían un cierto descontrol en cuanto al proceder de corsarios con patentes españolas. Desde el gobierno se achacan los males causados por estos corsarios (o piratas) a las patentes concedidas durante el Trienio Liberal. Es el caso, por ejemplo, de la goleta inglesa *Fam-Fam*, apresada el 1° de junio de 1823, capturada por la goleta corsaria *La Fortuna*, comandada por Antonio Peiró, cuya patente había sido concedida por un gobierno liberal.[9] Se protestaba por lo que los ingleses consideraban un abuso de patente por parte de Peiró; ya que había capturados dos buques de una nación neutral, sin embargo, las autoridades españolas

6 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5237.

7 Ibídem.

8 C. López Urrutia, *Los insurgentes del Sur* en www.prodigyweb.net.mx/jrossow/History/Default.htm

9 AHN, Estado correspondencia Cuba- Puerto Rico, legajo 6376, expte, nº 15.

replicaron de dos maneras, la primera, y más importante, devolviendo todos los efectos tomados por Peiró y sus hombres en ambos buques; la segunda, especificando a los británicos que el abuso de Peiró no había consistido tanto en apresar a dos naves neutrales, las cuales efectuaban contrabando para los insurgentes, sino en haberlas considerado buenas presas sin siquiera conducirlas a un tribunal para su juicio de presas.[10] Por otra parte, las autoridades de marina españolas reclamaban de los ingleses reciprocidad en el comportamiento hacia las presas.

Las reclamaciones contra acciones de corsarios españoles con patentes expedidas en Cuba y Puerto Rico procedían de la casi totalidad de las naciones con colonias en el Caribe. El encargado de negocios francés reclamaba contra los actos de piratería cometidos por corsarios españoles y en su reclamación no se indica sólo qué daños han ocasionados estos corsarios, también señalaba a culpables de estas piraterías entre los cargos administrativos de la isla:[11]

Los piratas y corsarios continúan infestando todos los pasos de la isla de Cuba, e introduciendo sus presas en esta colonia. El 'Romano' ha hecho muchos sobre el comercio francés que ha conducido a La Habana, según he prevenido a V.E. Este corsario recluta públicamente marineros, y este sistema de Expoliación parece está altamente protegido por sujetos de consideración a cuya cabeza están el almirante Gastón, y Coimbre auditor de marina.

El encargado de negocios francés utiliza un estilo bastante sutil para proceder a amenazar con posibles represalias. Recuerda al gobierno español que el de los Estados Unidos está dispuesto a perseguir a todos los piratas del Caribe, sobre todo a aquellos que encontraban asilo en las colonias españolas; y advierte que ellos no pueden permitir que los actos de los piratas queden impunes, por lo que insiste en pedir medidas enérgicas al gobierno español para combatir la piratería antes que Francia, al igual que los Estados Unidos, adoptasen medidas unilaterales.[12]

La lucha y su desarrollo

La Armada española se hallaba en el peor de los momentos posibles. Inactiva y casi esquilmada después de notorios y sucesivos fracasos: 1797 Cabo de San Vicente, 1801 batalla de Algeciras, la ruptura de la Paz de Amiens y la captura de la flotilla proveniente del Río de la Plata 1804 y, finalmente, Trafalgar en octubre de 1805. Esta escasez de buques y de hombres, y las pocas probabilidades de éxito en las operaciones contra el corso, motivó que uno de los principales campos de batalla en los que se desarrolló la lucha contra los corsarios insurgentes fuese el frente diplomático; una actitud que, de igual manera, hubiese debido ejercerse aun triunfando en la lucha naval contra estos depredadores del comercio marítimo.

La mayor parte de los tripulantes y buques de los corsarios insurgentes eran norteamericanos e ingleses; es decir, procedentes de naciones neutrales, por ello, su participación

10 AGMAB, Corso y Presas, legajo 5243, carpeta 1185.

11 Ibídem.

12 Ibídem.

del lado de los insurgentes motivaba que el gobierno español agotase sus esfuerzos en una denuncia continua de la flagrante vulneración de los acuerdos internacionales de neutralidad suscritos por todas estas naciones. Esta lucha diplomática fue especialmente notable en los Estados Unidos, no en vano la mayor parte de los corsarios procedían de sus puertos. Currier, quien desde el mismo subtítulo de su obra ya nos indica qué clase de corso fue el ejercido por los insurgentes,[13] afirmaba que los navegantes españoles saqueados por corsarios norteamericanos "se asombraban de ser asaltados por quienes llevaban la insignia norteamericana, preguntándose con estupor: ¿ha sido declarada la guerra por Estados Unidos?"[14]

Era, a todas luces, una situación anómala, donde los neutrales renunciaban a dicho status y tomaban partido por uno de los bandos o, quizás sería mejor decir que el bando por el que la mayoría tomaba partido era el del propio beneficio, empleando como excusa el ejercer el corso con bandera y patente de las repúblicas rebeldes. La acción de los diplomáticos españoles estaba encaminada en dos direcciones confluyentes: de una parte impedir a toda costa el reconocimiento de la independencia de los países rebeldes (al negar la independencia y su reconocimiento se negaba la potestad legislativa, con lo que, al tiempo, se conseguía declarar ilegales las patentes expedidas por los insurgentes); y de otra parte, una vez negada la independencia y, por tanto la capacidad para poder armar corsarios, se solicitaba de las naciones neutrales la acción inmediata contra los propios ciudadanos que estaban tomando las armas bajo las banderas de repúblicas insurgentes.

La parte del león de la lucha diplomática recayó sobre los hombros de Luis de Onís, embajador en los EE.UU. Onís sustituyó como ministro plenipotenciario al marqués de Casa Irujo en el último trimestre de 1809, un cargo que, según comentó a Martín de Garay, le parecía poco honroso "... dada su categoría de oficial mayor y más antiguo de la Secretaría de Estado, sus conocimientos del idioma alemán y la preparación que poseía en derecho público, hubiera preferido ir a una de las cortes europeas".[15] Luis de Onís, natural de la provincia de Salamanca, estudió leyes y desde 1780 ejerció como secretario personal de su tío, embajador en Sajonia. En 1792 fue elegido, por primera vez, para ejercer como ministro plenipotenciario en los recién nacidos Estados Unidos, sin embargo, la caída del ministerio de Floridablanca hizo que este nombramiento se aparcase, permaneciendo en Alemania hasta 1798, cuando fue nombrado para un cargo en la Secretaria de Estado en Madrid, puesto en el cual permaneció hasta su elección por parte de la Junta Central para ocupar la embajada en Washington.

13 T. S. Currier, *Los cruceros del "General San Martín". Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Históricas, 1944. El autor señala claramente que se trata de corsarios norteamericanos que ejercían su negocio desde puertos norteamericanos, sin visitar jamás los de la nación bajo cuyo pabellón decían hacer el corso.

14 Ídem, p. 6.

15 Pilar León Tello, *Documentos relativos a la Independencia de Norteamérica existentes en Archivos Españoles. T. III, 1 y 2 AHN, correspondencia diplomática (años 1801-1820)*, Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, 1976, p. XII.

El presidente de los EE.UU., Madison, no quiso concederle el plácet como embajador en tanto durase la Guerra de Independencia. Con lo cual debió ejercer su cargo hasta 1814 como encargado de negocios español en aquel país. Según Onís, esta interinidad sirvió para que los EE.UU. secundasen encubiertamente los planes de Napoleón de levantar contra el rey toda la América española.[16] Los emisarios de Bonaparte entraban en los EE.UU., sobre todo a través de Baltimore, desde donde pasaban a las colonias españolas[17].

Onís permaneció como embajador en los EE.UU. hasta junio de 1819, siendo sustituido por Mateo de la Serna, quien ya encontró casi todo el trabajo hecho, no en vano sobre su predecesor cayó la pesada tarea de llevar a cabo la negociación sobre la cesión de las Floridas. A Mateo de la Serna lo sustituyó a los pocos meses Francisco Dionisio Vives, quien estuvo durante la década de los veinte al frente del gobierno de la isla de Cuba, un puesto desde el cual también estuvo involucrado en la persecución y combate a los corsarios y piratas.

Poco tiempo después de ocupar su cargo, aun desprovisto del reconocimiento oficial por parte del gobierno estadounidense, Onís encontraría razones para hacer llegar sus protestas al Secretario de Estado norteamericano: el contrabando iba en aumento en el área del Golfo de México, muchos de estos contrabandistas simplemente eran traficantes que introducían armas para los rebeldes de Venezuela o de Nueva España. Desde el inicio de la guerra anglo norteamericana de 1812, y a lo largo de toda su extensión, las protestas de Onís se hacían más frecuentes, sobre todo cuando las acciones de los corsarios norteamericanos afectaban a los mercantes españoles, los cuales eran neutrales en esa guerra. Como todas las neutralidades, la española también tenía una salvedad: España era aliada de los ingleses en la lucha contra Napoleón, con lo cual no podía ser considerada neutral en un sentido estricto, ya que, aún sin haber una alianza explícita entre norteamericanos y franceses ambos consideraban que estaban colaborando a derrotar al enemigo común.

Entre 1813 y 1814 Onís formuló diversas quejas al Secretario de Estado norteamericano acerca de los constantes perjuicios ocasionados por los corsarios estadounidenses al comercio español en su lucha contra los ingleses.[18] La excusa empleada por los corsarios para actuar contra los mercantes españoles era que éstos transportaban

16 Son muchas las quejas de Onís al Secretario de Estado norteamericano exponiendo la impunidad con que los corsarios franceses se armaban en puertos norteamericanos para salir con posterioridad a la caza de mercantes españoles. La Francia napoleónica y los EE.UU. eran aliados en la lucha contra los ingleses. Ejemplo de estas quejas es la carta que Onís dirigió a Monroe en 27/10/1813 exponiendo sus quejas por el comportamiento del corsario francés *Cleopatra,* que al entrar en Newport, tras amotinarse su tripulación, la despidió y tomó otra compuesta por ciudadanos norteamericanos e hizo su provisión de pólvora. Al negarse el fiscal a confiscar el buque, la hizo Stoughton [cónsul español en Nueva York] por su cuenta, para impedir que dicho corsario saliera de aquel puerto en pos de dos buques españoles. En esta misiva expuso otros casos parecidos y pidió en nombre del gobierno español, que se remediase este abuso de los corsarios americanos que tanto perjudicaban al comercio de su país; AHN, Estado, legajo 5639.

17 Ídem, XIII.

18 Por ejemplo, las cartas dirigidas a Monroe en 28/12/1812, 19/10/1813 y 26/10/1814; AHN, Estado, legajo 5639, expedientes nº 1145, 1222 y 1305, respectivamente.

mercancías consignadas por los ingleses o dirigidas a puertos británicos. El mismo año 1813 aparecen las primeras quejas sobre actividad de corsarios cartageneros apoyados por norteamericanos.[19] A pesar de la premura en las quejas de Onís, hacia 1817, las autoridades españolas aun no habían reaccionado con la suficiente eficacia y energía como para detener lo que ya era una sólida amenaza.[20]

Por lo general, el gobierno de los EE.UU. se negó a actuar contra los corsarios si no existían pruebas sólidas. A fin de conseguir tales pruebas Onís organizó a los cónsules en los diferentes puertos: Nueva York, Baltimore, Charleston, Norfolk, Savannah..., para que actuasen con rapidez e inmediatamente recabasen y reclamasen de las autoridades norteamericanas cuanta ayuda necesitasen y cuantas medidas enérgicas requiriesen para acabar con las actividades de los corsarios armados en dichos puertos.[21] Para reforzar sus quejas al Secretario de Estado, Onís, mantenía informados a los cónsules de cualquier noticia que obtuviese de sus agentes[22] y exigía a los representantes diplomáticos en los diferentes puertos que reuniesen pruebas sobre la presencia de corsarios en los mismos. Estos representantes frecuentemente conseguían "...declaraciones juradas de miembros de la tripulaciones de los corsarios para mostrar que los barcos fueron equipados con la intención de violar las leyes estadounidenses".[23] Pocos fueron los éxitos ante los tribunales y parcos fueron los beneficios obtenidos en los pleitos ganados:

> *Parece que por cada dólar en litigio los demandantes españoles sólo conseguían 40 céntimos, sin contar que el valor neto en discusión sólo representaba una fracción del valor original en los casos en que ellos obtenían sentencia favorable... Otros gastos se sumaban a los que tenían que abonar los portugueses y españoles, como ser elevación de primas de*

19 AHN, Estado, legajo 5639, expedientes 1214 y 1252. Se expone la ayuda que comienzan a recibir los corsarios cartageneros en los puertos norteamericanos; y legajo 5640, expediente nº 7, acerca de la misma cuestión.

20 AHN, Estado, Correspondencia Cuba-Puerto Rico, legajo 6367, expte. nº 27 Carta de Onís a José Pizarro, Secretario de Estado, Washington 9/5/1817. "Incluye a S.E. algunos artículos de Gacetas, cuyos contenidos le harán ver, que si no se toman medidas muy enérgicas y prontas para aniquilar los Piratas que infestan estos mares y bloquean la Isla de Cuba, y otros puertos del Seno Mexicano, es de temer la ruina total de nuestro comercio".

21 "La sola circunstancia de que el gobierno español tuviera cónsules en los puertos de los Estados Unidos, era motivo de desventaja para el éxito de los corsarios de Buenos Aires"; T. S. Currier, *Los corsarios del Río de la Plata*, Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, 1929, p. 45.

22 AHN, Estado, legajo 5641-2, expte. nº 114, Filadelfia 1/8/1816, carta a Pedro Ceballos, Secretario de Estado. *"Muy Sr. Mío. El vicecónsul de S.M. en Nueva Orleáns, contestando en oficio de 22 de junio a la circular que con fecha de 1º de mayo último dirigía los cónsules, avisándoles la llegada a este país de una porción de patentes de corso de los insurgentes de Buenos Aires, y que en su consecuencia estuviesen con la mayor vigilancia para impedir que con ellas se armasen buques en este país con el objeto de cruzar contra el comercio español; me dice, que le será muy difícil impedirlo, por ser la práctica en los corsarios o piratas, alistar sus buques, tomar víveres, y una corta tripulación, salir con bandera americana, e ir después a un punto de la costa en donde tienen ya preparada de antemano su artillería, sus municiones y el completo de sus equipajes...*
Iguales informes a éste me han dado todos los demás cónsules de S.M. en estos Estados; y por consecuencia verá V.E. que todos los esfuerzos que hagan para paralizar el armamento de corsarios serán vanos, no encontrando protección por parte de las autoridades públicas de esta República".

23 L. W. Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires: sus actividades en las guerras hispano-americanas de la Independencia, 1815-1821*, Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, 1937, p. 158.

seguros, y la pérdida de fletes, aumentaban sus sufrimientos.

Continua Currier afirmando que en casos como el de la fragata *Castilla*,[24] la cual transportaba dinero en efectivo, el proceso de reclamación llegaba a volverse trágico. Concluye afirmando que si eran pocos los beneficios obtenidos por los españoles aun eran menores los réditos de los portugueses en estos pleitos: "...es dudoso que en este caso consiguieran salvar 10 céntimos por cada dólar empleado".[25]

Entre tanta desolación a veces llegaban buenas noticias. Si bien el puerto de Baltimore o el de Savannah parecían ser territorios poco propicios para triunfar en los tribunales, en otros puertos los cónsules lograban ser oídos y tenidos en cuenta en los juzgados e incluso ganaban algunas reclamaciones. A lo largo de 1817 las noticias relativas a procesos judiciales por reclamaciones de los cónsules españoles eran realmente frustrantes. La mayoría de las comunicaciones de Onís con el Secretario de Estado daban cuenta de procesos paralizados o perdidos en los tribunales de Baltimore: la detención del *Mangoré* y la posterior puesta en libertad de todos sus tripulantes,[26] la detención de Almeyda por delitos fiscales y no por piratería,[27] etc. Sin embargo, en septiembre Onís dio cuenta a sus superiores de los buenos oficios del cónsul en Charleston,[28] el cual conseguiría la colaboración de las autoridades del estado en la persecución de los corsarios.

En 1818 los consulados de Savannah y Charleston continuaban destacándose por ser

---

24 Esta fragata, capitaneada por Francisco Nuza, en ruta entre El Callao y Cádiz, fue capturada el 8/10/1818 a 5 leguas al SO del cabo de Santa María por el bergantín corsario bonaerense *Constitución*, comandado por Apleton Meech. Este bergantín estaba armado con 18 carronadas de a 18 y tripulado por 114 hombres. Se produjo un combate al inicio del cual el insurgente enarboló primero pabellón inglés y, posteriormente, el de las Provincias Unidas. La lucha ocasionó 2 muertos, 6 heridos y 8 quemados a bordo de la *Castilla* y un 25 % de bajas a bordo del corsario. La presa fue remitida a Baltimore donde produjo un cuantioso botín: cacao, añil, cascarilla, lana de vicuña y 327.570 ps. fs.; 63 tripulantes de la *Castilla* llegaron a Cádiz a bordo del bergantín *Héroe*, entre ellos también venía el físico del buque insurgente, el cual había sido expulsado del mismo. *Diario Marítimo de Cádiz* (DMC) 23/10/1818.

25 Currier, *Los cruceros del "General San Martín"*, p. 117.

26 AHN, Estado, legajo 5642, Nº 22 14/2/1814. "Por el cónsul de Baltimore había sabido que después de haberse embargado el barco pirata Mangoré, se dejó marchar a toda la tripulación sin hacer que declarasen siquiera, y aun permitieron que el referido corsario saliese a la mar bajo fianza; por este motivo había enviado una nota de protesta [Washington, 11/II/1817] al secretario de estado americano [Monroe]".

27 AHN, Estado, legajo 5642, expte. nº 81, Washington 25/4/1817. Por el cónsul de Baltimore, Joaquín Zamorano, se ha enterado del arresto de Almeyda [por infracciones contra las leyes de los EE.UU. y no como pirata, su caso sería seguido por el fiscal del estado de Maryland], y que seguía la pista de los efectos robados por este corsario, para embargarlos; autorizaba a pagar el 10% del valor de dichos embargos a los abogados que se encargasen de éste y otros casos parecidos.
Expte. nº 97, Washington 6/5/1817. Por el cónsul en Baltimore había sabido que por fin se formaría causa criminal contra Almeyda y, además, contra Chase, capitán del *Potosí*, Onís mantenía la idea de recompensar a los abogados con el 10% de lo que se cobrara en caso de prosperar la reclamación.

28 AHN, Estado, legajo 5642, expte. nº 164, Filadelfia 26/9/1817. Onís da parte del celo del cónsul en Charleston en el desempeño de su función; en la persecución de MacGregor y sus tropas, reclamaba recompensas pecuniarias para el fiscal de los EE.UU. y el alguacil mayor de Charleston por sus servicios en este caso. Reclamaba 10.000 duros para los gastos originados por los pleitos seguidos contra corsarios en los tribunales de los EE.UU.

casi los únicos en los cuales sus titulares lograban hacer prosperar en los tribunales las reclamaciones de los comerciantes contra los corsarios que conducían allá sus presas. Cada vez eran más frecuentes las cartas de Onís a la Secretaría de Estado en Madrid conteniendo términos bastante laudatorios para los diplomáticos españoles destacados en ambos puertos.[29] La excepción la puso el intento del cónsul en Nueva York de hacer encarcelar a Thomas Taylor,[30] algo que, en el medio plazo, tuvo graves consecuencias..

Mateo de la Serna, sustituto de Onís en los Estados Unidos, informó a lo largo de 1819 de algunos éxitos judiciales en la lucha contra los corsarios. De entre todos ellos es destacable el juicio ganado en el tribunal de almirantazgo. Este órgano judicial ponía a disposición del cónsul, Bartolomé Renguenet, el bergantín español *Fortuna*[31] y su cargamento, apresado anteriormente por piratas. En opinión de la Serna, el éxito en esta causa podría ser muy ventajoso, no sólo por lo importante del cargamento de dicho buque, sino para los pleitos que hubiera en lo sucesivo.[32] Sin embargo, a veces para evitar el deterioro de algunas cargas detenidas, tales como azúcar, maderas, algodón o tabaco, era necesario vender el barco y buena parte de las mercaderías, lo cual conducía a pérdidas inevitablemente grandes.

¿Qué leyes estadounidenses violaban los corsarios? Según Onís no eran otras que el Tratado Pinckney suscrito entre España y los Estados Unidos en 1795 y que sentaba las bases de la neutralidad que debían mostrar los EE.UU. en el conflicto que sostenían las colonias con la metrópoli. El armamento de corsarios en puertos norteamericanos, así como las entradas en los mismos de presas españolas, vulneraban abiertamente la

29 AHN, Estado, legajo 5643, expte. nº 41, Washington 10/3/1818. Onís avisa que el vicecónsul en Savannah había reclamado y detenido a beneficio de sus dueños, tres bergantines españoles y dos goletas. Asimismo habían sido embargados en aquel puerto el corsario *General San Martín* y otos tres corsarios, contra los que el vicecónsul había conseguido pruebas de piratería.
Expte nº 59, Washington 10/4/1818. Onís da cuenta de que el cónsul de Charleston, Antonio Argote Villalobos, había ganado el pleito de reclamación del místico español *San José y Dolores*, perteneciente a dos comerciantes de Cádiz, y de la parte del cargamento descubierto hasta entonces. Había dicho al cónsul que después de liquidar las cuentas con el tribunal le diese aviso de la cantidad neta que resultase, e informase al consulado de Cádiz. Estaba satisfecho del celo de dicho cónsul en la defensa de los intereses españoles.
Expte. nº 73, Washington 22/4/1818. Onís reporta que el cónsul en Charleston le había informado que había logrado recobrar las propiedades españolas apresadas por corsarios insurgentes, y conducidas dentro de los límites de su jurisdicción, y que se había decidido a favor de sus propietarios, el caso del bergantín español *Júpiter* y el del místico *San José*, y ya tenía en su poder el importe para entregarlo a los interesados. Anuncia remisión de este oficio con las cuentas de haberes y la copia de las sentencias para que se hiciese pasar al consulado de Cádiz, y éste lo hiciese saber a los interesados.

30 AHN, Estado, legajo 5643, expte. nº 146, Bristol 1/9/1818. Onís informa de la comunicación que había recibido del cónsul en Nueva York, por la cual le avisaba que había hecho poner en la cárcel a Thomas Taylor, almirante del gobierno insurgente de Buenos Aires, por haber robado cien mil pesos de propiedades españolas.

31 Capturado en abril de 1819 en su trayecto de La Habana a Cádiz por el corsario de Buenos Aires *Julia de Forest*, capitaneado por Jorge Wilson y armado con 8 cañones de a 18 y tripulado por 93 hombres. La presa fue remitida a Isla Margarita, la tripulación de presa se amotinó y condujo el bergantín a Filadelfia donde fue embargado y entregado al cónsul español.

32 AHN, Estado, legajo 5645, expte. nº 64, Filadelfia 8/9/1819, oficio al Marqués de Casa Irujo.

neutralidad que debía exigirse de los EE.UU. La prensa norteamericana, por lo general, se mostraba defensora de la aplicación estricta de las leyes de neutralidad; sin embargo, había periódicos que alentaban a los corsarios a seguir con su lucha, tal es el caso del *Niles Weekly Register* de Baltimore.[33] Por otra parte, más o menos voluntariamente, los diarios se convertían en los mejores propagandistas del corso, ya que al hablar de las campañas exitosas de los corsarios se promovía el enrolamiento de nuevas tripulaciones ansiosas de jugosos botines. La prensa publicaba con bastante frecuencia historias de ricos botines, generalmente exageradas, con el fin de reclutar nuevas tripulaciones. Esta circunstancia se explica por las extensas ramificaciones que tenía la práctica corsaria en las ciudades portuarias norteamericanas, donde muchos estratos de la sociedad estaban involucrados en el ejercicio del corso.[34] No obstante, no se puede hablar de una actitud

33 Este periódico afirmaba el 3/10/1818 que "...siempre que los gobiernos regulares de Sudamérica tengan algún contralor, las reglas y prácticas de la guerra entre países civilizados serán tan estrictamente observadas como se pueda esperar". La actitud de este periódico se fue haciendo cada vez más ambigua conforme el corso fue degenerando, si bien siempre procuró inclinarse a favor de los corsarios de Buenos Aires, así, el 17/4/1819 censuraba la forma de actuar de los corsarios sin dejar por ello de ejercer la defensa de los bonaerenses: "Sería necesario agregar que los gobiernos independientes no acepten de ninguna manera las piraterías que nosotros repudiamos; y quizá, desde que el corso empezó, no ha habido ningún barco que haya sido gobernado con más propiedad que los que tenían patente regular de Buenos Aires", cfr. Currier, *op. cit.*, pp. 48-49.

34 Los casos más palmarios se daban en el puerto de Baltimore. El cónsul español en dicha ciudad y el embajador Onís señalaban a diversas autoridades de dicho puerto como involucradas en negocios de corso, casos que el propio gobierno de los EE.UU. calificó como escandalosos. En una carta fechada en Bristol en 16/6/1818 Onís exponía a Adams la presencia en Baltimore de corsarios insurgentes de Buenos Aires y de presas españolas y la incapacidad de hacer prosperar los casos en los tribunales de esa ciudad. Muestra su repulsa porque la mayor parte de la oficialidad y tripulaciones de estos buques es norteamericana: *...cualquiera que haya leído la llamada Constitución y leyes provisionales que rigen en Buenos Aires (porque nada hay allí que no sea provisional) sabe que ningún barco de los rebeldes puede navegar bajo su bandera sin tener el capitán y la mitad de su tripulación de naturales de aquel país, y que ningún individuo extranjero puede ser naturalizado sin que haya residido en él por espacio de cinco años. Dejo a la consideración de V.S. si supuestos estos datos pueden reputarse esos buques en cuestión por corsarios de Buenos Aires, y por ciudadanos de aquel país los capitanes y tripulaciones americanos que navegan bajo su bandera, tengan o no tengan comisión de aquel gobierno rebelde, y si con arreglo a las leyes de las naciones, y al tratado existente entre S.M. y esta República, pueden considerarse bajo otro aspecto que el de piratas...*

Yo bien se que V.S. me dirá que los tribunales están abiertos para atender a reclamaciones de este género, y para aplicar la ley en los casos que ocurran... pero también debo decir a V.S. ...que hallándose interesada una gran parte del comercio de Baltimore en los casos contra que se reclama, nadie quiere presentarse a dar las declaraciones sobre asuntos tan opuestos a lo que llaman el interés general: que de aquí procede que se eludan las sabias disposiciones del Gobierno, que se paralice la justicia y se... difieran los pleitos de corte en corte, para privar a los vasallos de S.M. de la justicia que sin duda alguna se les haría en los tribunales sobre todas sus reclamaciones ..."; AHN, Estado, legajo5643, expediente nº 95.

En esta carta Onís no identificaba a ninguna autoridad por su nombre, sin embargo, autores como Bealer o Currier sí señalan a quienes desde su cargo protegían y se beneficiaban de las actividades de los corsarios; *"Toda la administración de Baltimore, ya sea federal, estatal o local, estaba casi unánime a favor de los corsarios; muchos de los funcionarios se hallaban directamente interesados financieramente. El fiscal de distrito Glenn, rehusó intervenir en los casos a menos que la prueba fuese indiscutible... El recaudador del puerto, 'un entusiasta a favor de la causa patriota', no vaciló jamás en favorecer a los corsarios en cualquier caso dudoso; el jefe de correos de Baltimore, Skinner, acusado de complicidad, fue liberado en*

homogénea respecto al corso en la prensa norteamericana, incluso los medios que una vez se mostraron defensores de esta práctica abandonaron esas posiciones conforme se fue haciendo cada vez más difícil distinguir a corsarios de piratas. En torno a 1820 el apoyo de la prensa se fue haciendo cada vez más débil. No hay que perder de vista que, aunque las posiciones fueran divergentes y que el apoyo se fuese debilitando, la opinión publicada pesaba considerablemente en la política del gobierno norteamericano para con los corsarios. No era extraño encontrar editoriales en la prensa augurando una más que segura guerra contra España si no se tomaban decisivas medidas para impedir que los corsarios tomasen como bases los puertos de los Estados Unidos.[35]

Varios podían ser los motivos que movían a la prensa contraria al corso:

1) la falta de voluntad por parte del gobierno de los EE.UU. de tomar medidas decisivas podía poner en peligro los intereses comerciales de la nación;[36]
2) la consideración de que el comercio hispano-norteamericano era de tal magnitud que no debía ser amenazado tolerando la actividad de los corsarios, lo cual podría conducir a una guerra contra España;[37] y
3) la posibilidad de que se formase una amplia coalición europea contra los EE.UU.

Esta participación en las actividades corsarias se hacía aun más notoria en ciudades como Baltimore, de la cual se puede afirmar sin temor a errar que una gran masa de su población vivía directa o indirectamente del corso. Casi todas las autoridades[38] de esta ciudad estaban involucradas en estos negocios, bien como

---

forma rápida" al nombrar el presidente Monroe a Bland como juez de distrito para Maryland no hizo sino empeorar la situación, no en vano Bland había formado parte de la comisión norteamericana que visitó Sudamérica entre 1817 y 1818 y era un ferviente partidario de los insurgentes, de hecho su nombramiento fue calificado por el Fiscal General de los EE.UU. como "...una licencia general para los piratas", Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires,* pp. 165-166.

35 Esta opinión apareció en el *Federal Republican and Baltimore Telegraph* del 9/11/1816, justo cuando el corso aun estaba en sus inicios. Ese mismo año el *Norfolk Herald* señalaba que lo deseable sería exterminar a esos nuevos piratas y así proteger al comercio de todo peligro, cfr. Currier, *Los corsarios del Río de la Plata,* p. 47.

36 En esta línea se enmarcaría la opinión mantenida por el *New York Evening Post* de 1/9/1818, según la cual el comercio más dañado por los corsarios habría sido el de los EE.UU., un daño causado por buques "...tripulados por la escoria de todas las naciones cuya inclinación al robo la hacían equipar barcos privados, bajo el reprochable nombre de corsarios"; cfr. Currier, *Los cruceros del General San Martín,* p. 106. Resulta cuando menos llamativo que para este periódico la mayor parte de las tripulaciones la formasen la "escoria de todas las naciones" cuando, realmente, la mayor parte de las tripulaciones era de origen norteamericano.

37 Un artículo del *New Bedford Mercury* reproducido por la *Salem Gazette* de 2/11/1819 llegaba a considerar como muy posible que los corsarios de Sudamérica enarbolaran el pabellón español y condujesen sus acciones contra los buques norteamericanos en caso de que estallase un conflicto hispano-norteamericano, [si tenemos en cuenta que la mayoría de los corsarios se conducían movidos únicamente por el lucro esta es una posibilidad que no deberíamos considerar como descabellada] cfr. Currier, *op. cit.*, p. 48.

38 Es el caso del juez T. Bland, del cual afirma Currier que cuando formaba parte de la comisión que visitó Sudamérica fue acusado por uno de los comisionados de estar envuelto abiertamente en diversas actividades violatorias de las leyes de neutralidad de los EE.UU. Su yerno era un notorio miembro de una empresa corsaria, y uno de los socios de esta empresa señalaba al propio Bland como perteneciente

socios de empresas corsarias, bien como protectores de las mismas actividades ya sea por simpatía con la causa independentista o por simple proximidad o pertenencia a círculos empresariales corsarios ya que, además de una forma de guerra, el corso es ante todo una actividad empresarial que reporta beneficios o pérdidas según los casos y que, más o menos al margen de toda ley y ética puede sostener económicamente a un grupo de personas o, en este caso, a la economía de toda una ciudad.[39] Por ello, en ciudades como Norfolk, Savannah y, muy particularmente, en Baltimore, los cónsules y agentes españoles se movían en territorio hostil y, por lo general, no conseguían nada de las autoridades al dirigirse a éstas para que actuasen contra los corsarios.[40] Las consecuencias que se pagarían por esta hostilidad llegaron a ser, en algún caso, de extrema gravedad como lo demuestra el asesinato del hijo del cónsul español en Nueva York.[41]

---

a la misma. Currier, *Los cruceros del General San Martín*, p. 84.

39 AHN, Estado, legajo 5644, expte. nº 214, Washington11/12/1818, carta al marqués de Casa Irujo, Secretario de Estado. Le notifica que ante el aumento continuo de corsarios en Baltimore contra el comercio de España y Portugal, se había empezado una causa contra el pirata Taylor; a pesar de las pruebas reunidas y presentadas por los cónsules español y portugués, se le había declarado inocente con gran alegría del público, deseoso del oro y plata de los cargamentos de los buques españoles. Igualmente se había empezado causa contra el pirata Karrick, acusado de armador y ocultador de robos, lo que se probaba mediante testigos, pese a lo cual lo pondrían en libertad. Con todo ello, seguiría con un impulso extraordinario el armamento de corsarios.

40 AHN, Estado, legajo 5642 expte. nº 117, carta de Onís a Pedro Ceballos, Filadelfia9/7/1817. Informa de sus quejas a Rush (S.E. interino) sobre la protección que se estaba dando a Taylor y Stafford. Indica que, aunque se pidió al marshall de Baltimore que arrestase a estos corsarios y que a pesar de que el administrador de aduanas de dicha ciudad le suministró una lancha cañonera para proceder a la detención, *...el marshall no ha dado cumplimiento alguno a los decretos expedidos para este arresto; y viendo el cónsul de S.M. que habían pasado ocho días, y ni un solo paso había dado aquel marshall para cumplir las órdenes de que estaba encargado, se presentó a él, reclamando su cumplimiento; y él entonces le contestó categóricamente: 'que no quería proceder al arresto de los citados corsarios, porque no era de su deber el ejecutarlo sino cuando hubiesen entrado en el puerto de Baltimore, y de ningún modo en la bahía, aunque dentro del Distrito del Estado.* El cónsul reclamó una nueva actuación por parte del fiscal, quejándose de la conducta del marshall, que el propio fiscal calificó como muy extraña, aunque no dictó ninguna clase de medidas para corregirla "...ni para sostener la observancia de las leyes de los Estados Unidos en un caso de tan escandaloso ejemplo".

41 AHN, Estado, legajo 5645, expte. Nº 115, carta de la Serna al Secretario de Estado, Marqués de Casa Irujo, Washington 26/12/1891: *"Muy Sr. Mío: me veo en la precisión de dar parte a V.E. del desastrado caso que acaba de suceder en Nueva York, tanto por que toca al cónsul de S.M. en aquel puerto, como por que ha sido una consecuencia de los robos y atentados cometidos por los habitantes de esta República contra el comercio español y sus propietarios.*
Anteriormente he tenido la honra de hablar en mis oficios repetidamente de la escandalosa infracción de toda ley social, y del abandono público de ideas morales en muchos puertos de esta Unión, y particularmente en el de Baltimore. Se han seguido y aun se están siguiendo varias causas de piratería...; fue arrestado el verano pasado en Nueva York un joven del comercio de Baltimore por resultar partidario en aquellas infamias, mas como aquí todo se arregla por medio de cualquiera fianza, ha sido puesto en libertad este individuo, el cual inmediatamente ha acometido y asesinado en medio del día, y en la calle más concurrida a Don Jaime Stoughton, hijo del cónsul del Rey N.S. en el citado pueblo, y hermano de don Francisco Stoughton agregado a esta legación, joven, abogado de grandes prendas que defendía y promovía ardientemente los derechos de los súbditos de S.M., y era uno de los empleados en las causas

Según parece este asesinato lo habría cometido uno de los más activos miembros de una empresa corsaria, la *Republicano-Siripo-La Constancia*, Robert Goodwin el cual llevó hasta tal extremo su odio al cónsul español en Nueva York como para acabar con la vida de su hijo[42].

Con la inestimable ayuda de las autoridades locales, los corsarios siempre hallaban un subterfugio con el cual poder evadirse del control federal y de las reclamaciones de los cónsules españoles[43]; durante el primer trienio de actividad de estos corsarios, entre 1816 y 1819, cuando aun no habían comenzado los desmanes que los llevaron a hacerlos indistinguibles de los piratas el apoyo de la autoridades locales en puertos como el de Baltimore era casi total, las quejas del cónsul español en este puerto eran continuas y todas caían en vacío.

La hostilidad no se reducía al círculo de los corsarios y los simpatizantes de la causa independentista; el embajador Onís y su vehemente modo de proceder, a veces desprovisto de tacto, motivó que el Congreso de los EE.UU. llegase a estudiar una propuesta para su expulsión[44]. Entre los senadores había fuertes opositores a cualquier acto del gobierno norteamericano contra los corsarios (los cuales eran propiamente ciudadanos de esa república) como por ejemplo Henry Clay[45]. No faltaron intentos por parte del embajador Onís de atraerse al bando español a autoridades civiles[46] y judiciales[47] por cualquier medio

---

mencionadas".

42 Currier, *Los cruceros del General San Martín,* p. 82.

43 AHN, Estado, legajo 5641, expte. nº 200, Carta de Onís a Pedro Ceballos, Filadelfia 18/12/1816: *"Cada día siguen armándose más barcos en Baltimore para salir a cruzar con bandera insurgente. Además de una escuadrilla de nueve buques que han ido dando sucesivamente a la vela, y que deben ser mandados por el capitán Claiton* [Chaytor] *de Baltimore, me escribe el cónsul de S.M. en aquel puerto, que hay otos tres que se están habilitando con el mismo objeto. De Nueva York ha salido también antes de ayer uno armado con 20 cañones, llamado el True Blooded Yankee: éste hace seis meses que el cónsul de S.M. en aquel puerto le está conteniendo por medio de las autoridades de aquella plaza, pero por último se ha vendido a otro dueño, y éste le ha cargado de armas, y le ha despachado en la Aduana para Savannah. Luego que esté en el mar, en vez de ir a Savannah arbolará la bandera insurgente, y cruzará contra nuestro comercio, como lo hacen todos los demás, sin que haya arbitrio ninguno en estas leyes para impedirlo".*

44 Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires*, p. 160.

45 Este senador por Kentucky se distinguió por ser un ferviente defensor del reconocimiento de las repúblicas insurgentes como estados independientes. A lo largo de marzo de 1818 Clay y sus aliados políticos forzaron el debate en el Congreso de los EE.UU. en torno al reconocimiento de la independencia de Buenos Aires, debate en el cual no tuvieron ningún éxito a pesar de los magníficas argumentaciones empleadas, M. Henry, *Henry Clay et la "South American Question". La champagne au Congrès pour la reconnaissance des republiques hispano-américaines (1818)*, París, Transatlántica, 2002.

46 AHN, Estado, Legajo 5645, expte. nº 23, carta al Marqués de Casa Irujo, Washington 2/2/1819: acusa recibo de una Real Orden para que instase al gobierno americano a poner término a los continuos armamentos de piratas que se hacían en sus puertos, especialmente en Baltimore. Dice que no podía hacer más, pero que estaba intentando convencer a algunos miembros del Congreso para que hiciesen alguna reforma.

47 AHN, Estado, legajo 5642, expte. nº 164, carta de Onís a Pedro Ceballos, Filadelfia 26/9/1817, en ella daba parte del celo del cónsul en Charleston en el desempeño de su función, en la persecución de MacGregor y sus tropas, reclamaba recompensas pecuniarias para el fiscal de los EE.UU. y el alguacil

incluido el soborno, en 1817 comunicó al Secretario de Estado en Madrid, mediante una carta cifrada, la posibilidad de comprar la voluntad de un senador para conseguir que influyese a favor de España en los debates que se seguían en la Cámara para la aprobación de un *bill* contra el armamento de corsarios[48]

El corso fue un problema tanto para España como Portugal, nación esta última que se vio obligada a desplegar un gran esfuerzo diplomático para tratar de obtener de los EE.UU. los mismos réditos que pretendía Onís para España. El representante portugués en Washington, el abate José Correa da Serra, botánico de renombre internacional, fue acogido por la presidencia y la Secretaría de Estado de esa república de un modo más amistoso que el desplegado para el embajador español, y ello a pesar del claro incumplimiento portugués de la neutralidad a favor de los ingleses durante la guerra de 1812. No obstante, las diferencias entre España y Portugal, causadas, sobre todo, por la ocupación portuguesa de la Banda Oriental, fueron frecuentes las actuaciones conjuntas de ambos representantes diplomáticos. Bastante más tarde se incorporaría a la lucha diplomática contra el corso en los EE.UU. el embajador francés. En la correspondencia de Onís con sus superiores en Madrid se muestra un interés cada vez mayor por atraerse a la acción diplomática contra el corso a cuantos más aliados pudiesen reunir. Coincidió en el tiempo este empeño con los pasos dados a este respecto por el Congreso de Aquisgrán. En 1819 Onís remitió una carta al Secretario de Estado español, marqués de Casa Irujo, en la que refería todos los pasos que había dado para que el Secretario de Estado y el presidente norteamericano adoptasen medidas que fuesen más eficaces que las leyes que regían en ese momento para la piratería. Le decía también que eran muchas las promesas que se le habían hecho, las cuales no le quedaba otro remedio que creerlas, puesto que los corsarios ya atacaban incluso a los buques norteamericanos. A fin de reforzar esa imagen de necesidad de actuación inmediata contra los corsarios, Neuville, el embajador francés, iba a hacer circular una nota "...muy enérgica, acompañada de documentos auténticos, en que probará que existe una compañía de piratas en este país, que ha causado daños al gobierno francés de la mayor consideración". Onís, por su parte, mostró a Neuville unos apuntes que él había hecho, en los cuales indicaba que surtiría mayor efecto su nota si conseguían involucrar en las reclamaciones a más potencias, especialmente al Zar.[49]

Al margen de los infrecuentes éxitos y de los más que abundantes fracasos, la correspondencia entre la embajada de Onís y la Secretaría de Estado en Madrid seguía una línea muy pesimista, en la que las notas de hastío sonaban por encima de las de otra

---

mayor de Charleston por sus servicios en este caso.

48 *Vea V.E. en esto una prueba de lo que le he dicho en otras ocasiones, que es indispensable…: tener a nuestro sueldo uno o dos representantes en el Senado y otros en la Cámara de representantes para promover nuestros intereses y saber todo lo que ellos pasan a puerta cerrada; si esto se hubiese hecho habría promovido este asunto* [el bill contra la piratería y los armamentos de corsarios en los EE.UU.] *mucho tiempo ha. 8000 pesos fuertes es una bagatela para una monarquía y pueden producir muchos millones bien dirigidos y administrados. La Francia e Inglaterra conocen bien estas ventajas y han adoptado este sistema. Yo espero que V.E. medite sobre ello y destine otros dos mil más a lo menos para la Secretaría de Estado;* AHN, Estado, legajo 5642-I, carpeta 2, expte. nº 27.

49 AHN, Estado, legajo 5645, expte. nº 38, carta al marqués de Casa Irujo, Washington 27/2/1819.

consideración. El embajador reconocía su pesimismo ante el escaso fruto que obtenía por sus gestiones y hacía ver a sus superiores que poco o nada podía lograrse por vías diplomáticas, sumándose a la corriente general que clamaba por el reforzamiento de la marina de guerra para acabar definitivamente con la persistente amenaza de los corsarios.

Desde Madrid llegaban frecuentemente órdenes indicando que debía reclamar por los daños ocasionados a los comerciantes españoles, órdenes que, a su vez, estaban motivadas por las continuas quejas de particulares o de los consulados de comercio en los diferentes puertos españoles. El tono de respuesta de los oficios del embajador es bastante indicativo del estado de ánimo con que se enfrentaba a la presentación de estas quejas ante las autoridades norteamericanas. Por ejemplo, en una carta de 26 de enero de 1818 dirigida a José Pizarro, secretario de Estado en esas fechas, le advierte que quedaba enterado de la captura del quechemarín español, el *Santo de los Afligidos*, a cinco leguas de Sanlúcar de Barrameda, por un corsario armado en Nueva Orleáns con bandera de Buenos Aires, y de la orden de hacer la reclamación competente. A pesar de sus muchas quejas de esta clase al gobierno norteamericano, nada había conseguido excepto el que se remitiesen a los tribunales, pero la sentencia había sido siempre favorable a los apresadores. En cuanto a la orden de que se reclamase la observancia de los tratados, dice que bajo apariencia de paz seguían haciendo la guerra y perjudicando a las posesiones, comercio e intereses españoles.[50]

Para Onís se trataba de una guerra encubierta entre los Estados Unidos y España. En cierto modo no estaba falto de razón, pues las acciones de los corsarios servían como acicate para forzar a España a llegar a un acuerdo en el asunto de la cesión de las Floridas. Sin embargo, era ésta un arma de doble filo, pues también España podía afirmar que no llegaría a ningún acuerdo sobre tal asunto en tanto los EE.UU. no hiciesen cumplir las leyes o promulgasen una ley efectiva contra el armamento de corsarios particulares en puertos norteamericanos, si bien la capacidad coercitiva de España ya estaba bastante mermada.

A lo largo de 1818 su tono continuó siendo bastante pesimista. En febrero recibía la representación documentada de Rafael Guesala sobre el apresamiento de la fragata *Industria* y del bergantín *Tenerife*, a la altura de la Palma, por el corsario bonaerense *Congreso*, capitán Almeyda. En su respuesta hacía ver a sus superiores que poco o nada podría conseguirse, pese a lo cual haría la correspondiente reclamación[51].

Hacia abril de 1818 Onís recibía nuevas instrucciones a adoptar en las negociaciones con los Estados Unidos para la cesión de las Floridas:

1. Impedir el reconocimiento por los EE.UU. de los gobiernos revolucionarios establecidos en la América española;
2. Poner fin a la piratería y a la ayuda económica que los rebeldes encontraban en Norteamérica;

50 AHN, Estado, legajo 5643, expte. nº 12, carta a José Pizarro, Secretario de Estado, Washington 26/1/1818.

51 AHN, Estado, legajo 5644, expte. nº 33, Washington 20/2/1818, carta a José Pizarro.

3. Fijar una línea de demarcación en el Oeste: *"...se halla V.E. en el caso de poder asegurar a ese gobierno con positiva certeza que España está dispuesta a ceder sin restricción ni limitación alguna ambas Floridas, con tal que se conceda a S.M. un razonable equivalente en la parte occidental del Mississippi"*; y
4. Concluir las cuestiones pendientes acerca de las indemnizaciones[52].

Salvo los dos últimos apartados, estas instrucciones no diferían en nada de la política seguida hasta ese momento por el embajador: frenar la piratería e impedir el reconocimiento de los gobiernos rebeldes; dos instrucciones que, por otra parte, estaban ligadas íntimamente.

En julio continuaba indicando a Madrid la futilidad de sus reclamaciones; por ello envía un oficio a la Secretaría de Estado adjuntando una copia de "...un dictamen de un juez de la Corte Suprema sobre los corsarios de Buenos Aires y sus presas, para que se convenza de lo poco que podemos esperar de los tribunales y menos del gobierno en cuanto a indemnizaciones".[53]

En septiembre, en un oficio remitido a la Secretaría de Estado después de haber visto cómo las autoridades judiciales nada hacían en los casos de reclamaciones españolas, Onís hacía ver que sólo la marina de guerra española podía realmente acabar con las amenazas de los corsarios y el contrabando de armas dirigido hacia los insurgentes. Por un oficio del secretario de Estado, Pizarro, quedaba enterado que tenía que reclamar al gobierno norteamericano por la conducta que se observaba en los puertos de este país donde se hacía el comercio de armas con los insurgentes de españoles, y concretamente, sobre los buques americanos *Salvage* y *Adelina*. Onís decía que estas protestas no servirían de nada, por estar permitido dicho comercio en EE.UU., no quedando otro medio para contrarrestarlo, que el apresar los barcos y sus cargamentos por los cruceros de España y confiscarlos de acuerdo con las leyes conocidas.[54]

La proximidad de su sustitución en aquella embajada no varió ni en un ápice su pesimismo, antes bien, al contrario, se acentuaba conforme llegaba el momento de dejar los Estados Unidos; un destino que en el momento de su llegada consideraba de categoría inferior y que, con el paso de los años, se había revelado como de una importancia capital en el proceso de emancipación de la América hispana. Podemos alegar, como coadyuvante de este pesimismo, la enfermedad y defunción de su esposa en 1818. Fueron muchas las cartas dirigidas a la Secretaría de Estado en las que mostraba su preocupación por el estado de salud de mujer y en las que solicitaba un destino en un clima más apropiado para su restablecimiento. Tantas peticiones envió el embajador como respuestas negativas hubo por parte de la Secretaría de Estado, la cual consideraba que no era conveniente remover en su puesto a un hombre clave para

52 M. Artola, *La España de Fernando VII*, Madrid: Espasa Calpe, 2008, p. 461.

53 AHN, Estado, legajo 5644, expte nº 114, Bristol 5/7/1818, carta a José Pizarro

54 AHN, Estado, legajo 5644, expte. nº 166, carta al Marqués de Casa Irujo, Secretario de Estado, Washington 1/11/1818.

las negociaciones en torno a la cesión de las Floridas.

Uno de los últimos oficios que remite a Madrid revela su verdadero estado de ánimo, expresando sus pensamientos acerca del acta del Congreso de los Estados Unidos para acabar con la piratería, sobre lo negativo que resultaría para España el acuerdo de cesión de las Floridas, sobre lo inútil de todas las gestiones y reclamaciones efectuadas ante el gobierno y los juzgados de la Unión para reclamar por los daños ocasionados al comercio y la navegación españoles y sobre la necesidad imperiosa de tener bases en los Cayos para controlar la navegación en el Golfo de México y proteger a Cuba mediante una marina potente que arrancase de raíz el daño que causaban los corsarios insurgentes. No escapa a su crítica la poca colaboración que había obtenido de los demás neutrales en las reclamaciones ante los EE.UU., para ellos auguraba un destino aciago una vez que los corsarios acabasen con el comercio español.[55]

Hemos hablado a lo largo de las líneas precedentes de las continuas reclamaciones de los embajadores españoles en los EE.UU. y otros países para conseguir de los mismos su colaboración en la lucha contra los corsarios; esta lucha diplomática fue especialmente intensa en los Estados Unidos, por ser esta nación la de procedencia de la mayor parte de los corsarios. Trataba Onís, como embajador español, de arrancar del congreso de esta nación la promulgación de un acta que hiciese realmente efectivo el cumplimiento del status de neutralidad de los Estados Unidos, impidiendo así el armamento de corsarios en sus puertos. Ese mismo fin pretendía el ya mencionado ministro plenipotenciario portugués Correa da Serra, a quien, al parecer de Bealer, hicieron más caso las autoridades norteamericanas que al insistente e impetuoso Onís.[56]

---

55 AHN, Estado, legajo 5645, expte. nº 68, Washington 8/4/1819, carta al Marqués de Casa Irujo, indicando que el Acta del Congreso contra la piratería es un instrumento hueco, que nada va a conseguir. Se queja Onís de que a pesar del tratado tan ventajoso que acababan de suscribir ambas naciones para la cesión de la Florida no existía una contrapartida franca por parte de los EE.UU., por ejemplo, persiguiendo a los piratas. Piensa que los corsarios continuarán sus depredaciones hasta acabar con el comercio español y el portugués para a continuación atacar el de los países neutrales: *...los cuales pagarán bien cara su apatía en tolerar esta desmoralización general, y esta organización de los más horrendos crímenes. Yo no veo, Sr. Excmo., otro medio de atajar estos males sino el de armar todos los buques que se puedan para cruzar contra ellos, y el de convidar y empeñar a las demás naciones a una liga general contra estos filibusteros, empezando por cortar todo comercio con la ciudad de Baltimore, y por tratar los barcos de aquel puerto, como se trataría a los de las potencias berberiscas, que no conocen el derecho, ni los usos establecidos entre potencias civilizadas, declarando al mismo tiempo que se continuará en la mejor armonía con esta República, y se respetarán los buques de todos los puertos en donde no se armen ni abriguen semejantes aventureros.*

Observa que para poder realizar estas acciones es necesario que estas medidas las adopten más potencias, sabe de la dificultad de atraerlas al bando español, cree que es necesario convencer a Francia y Rusia. Afirma que los EE.UU. no acabarán su expansión en la Florida: *...fortificará los Cayos del Vizcaino y demás que no son de la Florida para dominar el seno mexicano y tener a los ingleses a raya en caso de una guerra; se prepararán para extender sus dominios en la California y México, ...yo hubiera aconsejado a S.M. que hubiese ocupado estos cayos y los hubiese fortificado antes de hacer entrega de las Floridas, pues aunque valen poco, sus puertos y la posición los hace sumamente ventajosos para la seguridad de la Isla* [Cuba].

56 *El papel de Correa en la iniciativa del mensaje presidencia no se hizo público; no obstante, gozaba de tan entera confianza y buena voluntad de la administración de esta época* [1817], *que fue efectivamente autorizado a conferenciar con el comité legislativo que redactó la nueva ley. Privadamente se le dio*

Los buenos oficios del embajador portugués, más que las frecuentes quejas de Onís,[57] posibilitaron la redacción de una ley destinada a reforzar la neutralidad de los EE.UU. Esta medida legal tiene su precedente más directo en una proclama presidencial de 1º de septiembre de 1815, dirigida contra el equipamiento de expediciones ilegales en los EE.UU.[58] destinada, sobre todo, a acabar con el creciente contrabando de armas con los rebeldes de Costa Firme. Que el status de neutralidad recogido en el tratado Pinckney y las proclamas, como la mencionada, eran insuficientes lo prueban no sólo los esfuerzos de los embajadores español y portugués por conseguir el reforzamiento de las leyes, sino también el empeño por parte de los presidentes Madison y Monroe de continuar solicitando el robustecimiento de su propia legislación para conservar la neutralidad.

En total fueron cinco las medidas legales elaboradas por las cámaras legislativas estadounidenses para tratar de reforzar la neutralidad y concluir con el armamento de corsarios particulares en los puertos de la Unión. Estas leyes recogían provisiones destinadas a castigar efectivamente a los reclutadores de corsarios en los Estados Unidos y a actuar contra todos los que violasen la neutralidad de ese país. Las leyes de 1817 y de 1818 se ceñían exclusivamente al corso, la del 3 de marzo de 1817,[59] en cuya redacción había llegado a participar el ministro portugués,[60] se titulaba "Una ley más efectiva para conservar las relaciones neutrales de los Estados Unidos",[61] y eliminaba todos los vacíos de anteriores disposiciones y establecía penas de hasta diez años de cárcel y diez mil dólares de multa por delitos tales como alistar navíos armados en

pleno crédito; según Monroe: *Nada podría haberse hecho a instancias del Sr. Onís ni por ningún otro ministro de España, pues la conducta de su gobierno había sido tal como para excitar sentimientos de una naturaleza muy diferente*; Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires,* p. 164.

57 *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 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*; Currier, *Los corsarios del Río de la Plata,* p. 46.

58 Ídem, p. 49.

59 Un oficio de Onís a Pedro Ceballos, Secretario de Estado, de febrero de 1817, nos revela su disposición de ánimo acerca de la posible aprobación de esta ley y de los efectos que pudiera tener: *...todavía no ha sancionado el Senado el Bill adoptado por la Cámara de Representantes para prohibir los armamentos de buques en estos puertos: es verdad que no hay fundamento para creer que no lo apruebe, pero esta dilación en tratar de él, cuando es un asunto que interesa esencialmente al honor de esta República, pues él ha de decidir si debe ser* [cifrado: *contada entre las potencias civilizadas o sólo colocarse en el mismo rango que la Regencia de Berbería*] *nos es sumamente ominoso. Los insurgentes y sus secuaces sacan partido de esta dilación, para armar barcos y echarlos fuera para cruzar contra el comercio español; y los apasionados de los insurgentes para llevar a éstos armas, víveres y municiones.* AHN, Estado, legajo 5642, expte. nº 21, Washington 13/2/1817.

60 Hacia finales de 1817 la influencia del embajador portugués declinó y se situó en un plano similar al de Onís. Desde ese momento los esfuerzos diplomáticos portugueses para acabar con el corso insurgente se dirigieron a influir en las potencias presentes en el congreso de Aquisgrán.

61 Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires*, p. 164.

puertos de los Estados Unidos para emplearlos contra Estados en paz con la Unión, reclutar tripulaciones o aumentar el armamento de los buques en los dichos puertos[62]. Autorizaba a los recaudadores de puertos a detener a los barcos construidos "...con propósitos guerreros y próximos a partir de los Estados Unidos, o cuyo cargamento consista principalmente en armas y municiones de guerra". En opinión del belicoso senador Henry Clay, esta ley debería haber sido llamada "...una ley en beneficio de Su Majestad, el Rey de España".[63]

Las palabras de Clay reflejan en buena medida el estado de opinión en torno al corso en los principales puertos de los EE.UU., los interesados en estos negocios eludían por sistema el cumplimiento de la ley, movidos por la creencia de que eran leyes injustas. Los buenos oficios de los legisladores norteamericanos no se vieron recompensados por una aplicación efectiva de esta ley en los tribunales que juzgaban reclamaciones por presas españolas, no por carecer la ley de los elementos necesarios para ser ejecutada convenientemente, sino, como ya hemos visto, por estar muchos tribunales viciados por los intereses de sus miembros en empresas corsarias. Las reclamaciones españolas encontraban mejor respuesta en los tribunales de superior instancia que en los locales, donde los casos eran ganados continuamente por los corsarios o eran rechazados por falta de pruebas de consideración.

En 1818 el congreso de los EE.UU. sancionó una nueva ley destinada a dar forma y contenido a la neutralidad de su país.[64] A pesar del empeño renovador, esta nueva medida acabó por ser menos eficaz que su predecesora, ya que en sus disposiciones se omitía cualquier referencia a actos cometidos por ciudadanos norteamericanos fuera de la jurisdicción de dicha nación. Esta omisión dejaba notar con claridad la influencia de senadores y congresistas simpatizantes de la causa independentista hispanoamericana.

La promulgación de leyes y disposiciones contra el corso y la piratería parecía seguir un ritmo fijo, ya que casi cada doce meses se promulgaba una nueva medida legislativa. El 3 de marzo de 1819[65] se publicaba un Acta que ampliaba la definición de piratería y prescribía la pena de muerte como castigo a quienes violasen esta ley. A pesar de la dureza aparente de esta disposición, Onís la consideró "...un instrumento hueco, que nada va a conseguir".[66]

---

62 AHN, Estado, legajo 5642, expte. nº 50, carta a Pedro Ceballos, Washington 28/3/1817; en ella informaba de la llegada a Norfolk de dos barcos piratas de Baltimore que navegaban con bandera de Buenos Aires, los cuales descargaron en aquel puerto gran cantidad de cochinilla robada a los españoles, depositando además en el banco sesenta mil duros. En esta carta adjuntaba copia de la nota de Onís al S. E. norteamericano pidiendo se proceda contra estos piratas según el acta del Congreso de 3/3/1817. Es la primera reclamación de Onís fundada en la nueva ley promulgada por el Congreso de los EE.UU.

63 Currier, *Los corsarios del Río de la Plata,* p. 50.

64 "Una nueva ley agregada a la Ley para el castigo de ciertos crímenes contra los Estados unidos y para abrogar las Leyes en ella mencionadas", 20/4/1818; Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires*, p. 167.

65 "Ley para proteger el comercio de los Estados Unidos y castigar el crimen de piratería", 3/3/1819; Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires*, p. 225.

66 AHN, Estado, legajo 5645, expte nº 68, Washington 8/4/1819, carta al Marqués de Casa Irujo, Secretario de Estado.

La aplicación efectiva de esta ley produjo más de setenta condenas por piratería, sin embargo, hubo movilizaciones en algunos puertos, como en el caso de Baltimore, para impedir la ejecución de alguno de estos corsarios. Se presentó al presidente de los EE.UU. una petición avalada por más de cuatro mil firmas recogidas en Baltimore, para librar de la horca a John Ferguson, jefe de los amotinados del *Criolla*.[67] A mediados de mayo de 1820 se promulgó una ley destinada a reducir a un pequeño número los puertos que podían acoger.[68]

Epílogo

Podemos afirmar, sin lugar a dudas, que la lucha contra el corso insurgente fue, mayoritariamente, una "guerra de papel". El ejercicio de la diplomacia pesó mucho más que las medidas puramente bélicas. No había voluntad ni dinero para reforzar una armada realmente decrépita y cuando este reforzamiento se llevó a cabo no se hizo en la dirección adecuada. Se descuidaron las costas, no ya las americanas, sino incluso las peninsulares. Se pretendió luchar contra el corso mediante la restauración y reconstrucción de las antiguas torres almenaras edificadas para la vigilancia de las costas frente a los piratas berberiscos a lo largo de los siglos XVI y XVII.[69] Tenemos noticias de escuadras de caballería intentando ahuyentar a corsarios colombianos entre 1825 y 1828, repito por si no ha quedado claro: escuadras de caballería de los voluntarios realistas.

Otra gran equivocación fue la senda política errónea que se tomó a la vuelta de Fernando VII tras la guerra de la independencia. Los avances que pudiesen haberse dado tras la promulgación de la Constitución de Cádiz fueron baldíos. La abolición del texto constitucional y el retorno a la monarquía absoluta trajo como consecuencia que se impusiese el deseo regio de reconquistar el territorio americano. Para esta ingente y colosal tarea no se dudó en exprimir (aun más) a los comerciantes gaditanos a través de la Comisión de Arbitrios de Reemplazo. Contra este designio de la política absolutista fernandina se alzaron no pocas voces, incluida la del ínclito Onís.

El embajador sugirió en repetidas ocasiones que había que reconocer el *Status quo* de 1815, manteniendo bajo control español el Perú y Nueva España, en el continente, y Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. Otras de sus sugerencias venían dadas por el lado de la creación de bases en los Cayos de la Florida, desde las cuales ejercer el control naval sobre el Caribe, así como crear astilleros y arsenales, dotados con artesanos

67 Bealer, *Los corsarios de Buenos Aires*, p. 225.

68 AHN, Estado, legajo 5646, expte. nº 1, carta de la Serna al Duque de San Fernando, Secretario de Estado, Washington 2/1/1820, dando cuenta de que el proyecto del congreso de señalar algunos puertos para la admisión de todo género de barcos armados, podría resultar beneficioso para el comercio español.

69 Una Real Orden de 9/10/1825 encomendaba a José de Sumarán la elaboración del presupuesto para la reparación de las torres-vigías existentes entre Cádiz y Málaga. Entre otras cuantías se recogían gastos destinados a los sueldos de los tres empleados correspondientes a cada torre y a los del director y dos ayudantes para el conjunto. El resto del presupuesto, aparte de a la propia reparación de estas torres, estaba destinado al equipamiento de las mismas: 2 anteojos cada una de ellas y sendos telégrafos de aspas, elementos necesarios para divisar al enemigo y comunicar su presencia entre las diferentes torres y el puesto de mando.

norteamericanos.

Las consecuencias del corso insurgente y de las respuestas tanto militares como políticas no afectaron sólo al control del territorio americano y la consecuente independencia de España, sino que acabó afectando a la seguridad de los mares durante al menos una década después de Ayacucho. Afirma Philip Gosse en su *Historia de la piratería* que las guerras de independencia de la América Hispana dieron lugar a un nuevo florecimiento de la piratería.[70] Estos mercenarios al servicio de las diferentes repúblicas (y de España), o al de sus propios intereses, estaban sufriendo un proceso de degeneración continua casi desde el mismo momento en que comenzaron a actuar. Fueron frecuentes los episodios de motines, actuaciones bajo falsos pabellones, abusos de neutralidad, etc. Sin embargo, ninguno de estos aspectos del corso puede superar sin ningún género de dudas al ejercicio puro y simple de la propia piratería amparada bajo la falsa apariencia de corsarios al servicio de alguno de los contendientes. Abundaron los casos de este cariz, tanto por parte española como por parte de los rebeldes. En el caso de los corsarios procedentes de puertos como Baltimore, nos indica Gosse que había una gran vinculación entre los habitantes de Nueva Inglaterra y los piratas que operaban en el Caribe entre el siglo XVIII y los inicios del XIX. Éstos tenían en los puritanos de esa costa a sus mejores clientes, a los que les suministraban oro en polvo, esclavos robados y artículos de todo tipo.[71] En la *Historia de la piratería*, Gosse dice de estos nuevos piratas del XIX que estaban:[72]

> *... formados en su mayoría de las escorias de los barcos rebeldes de las revueltas colonias españolas y de la peor gentuza de las Antillas, estos piratas constituían un verdadero hato de salvajes sanguinarios, que no vacilaban en atacar a los débiles y no tenían en mayor estima a las vidas inocentes que la que puede tener un carnicero por sus víctimas.*

Reproduce casi textualmente un artículo del *New York Evening Post* de 1° de septiembre de 1818 en el cual se afirmaba que ningún otro comercio había sufrido tanto como el de los Estados Unidos a causa de los corsarios tripulados, según este periódico, "...por la escoria de todas las naciones...", armando buques bajo el "...no menos reprochable nombre de corsarios".[73] Desde esta publicación se trataba de extender la responsabilidad a todas las naciones, cuando en realidad la mayor parte de estas tripulaciones era netamente norteamericana. A este respecto conviene no perder de vista una serie de circunstancias:

1) El corso comenzó a degenerar hacia mediados de 1818, justo cuando los insurgentes estaban en pleno auge y aun no había habido una respuesta masiva de corsarios españoles, una nación, por otra parte bastante renuente a armar corsarios.
2) El corso insurgente fue a más mientras las autoridades estadounidenses lo per-

70 P. Gosse, *Historia de la Piratería. Los piratas del Oeste, los piratas de Oriente*, Madrid: Espasa Calpe, 1970, 4ª ed., p. 89.

71 P. Gosse, *Quién es quién en la piratería*, Sevilla: Editorial Renacimiento, 2003, p. 9.

72 Gosse, *Historia de la Piratería*, p. 89.

73 Cfr. Currier, *Los cruceros del General San Martín*, p. 106.

mitieron, si no explícitamente, sí haciendo la vista gorda al problema y mientras su comercio no resultaba afectado.

3) El gobierno de los EE.UU. estaba más preocupado por su expansión hacia el sur y el oeste que por los corsarios; sólo actuaron contra ellos cuando pudieron obtener importantes réditos territoriales: Galveston, Isla Amelia y la cesión de las Floridas.

Para finalizar este epílogo cabe citar que España cerró el capítulo más triste en su historia de la lucha contra el corso insurgente y contra la piratería con el episodio especialmente escabroso del *Defensor de Pedro*, buque pirata comandado por Benito Soto Aboal que efectuó un sangriento crucero desde las aguas ecuatoriales del África Occidental hasta la playa de Santa María del Mar en Cádiz, dejando a su paso un reguero de muerte y terror que concluyó cuando varios de estos piratas fueron ejecutados en Cádiz en enero de 1830 y el propio Benito Soto ajusticiado en Gibraltar en las mismas fechas.

Los corsarios del Tribunal del Consulado de Lima a finales del siglo XVIII

Michel Laguerre Kleimann

En 1796 España, aliada con Francia, le declaró la guerra a Gran Bretaña. Los dominios de ultramar fueron informados previamente sobre dicha declaratoria y se dispusieron medidas preventivas al respecto. Las únicas unidades navales estacionadas en la Mar del Sur eran los bergantines de guerra *Peruano* y *Limeño*,[1] los cuales obviamente no eran suficientes para cubrir el vasto dominio marítimo "que conectaban al virreinato con el exterior, es decir con Panamá y con México o los puertos centroamericanos, y las que mantenían el tráfico interno, tales como las que enlazaban el Callao con Arica y Chile".[2] La solución fue armar en corso a embarcaciones privadas, cuyos propietarios formaban parte del Tribunal del Consulado de Lima.

Si bien las primeras naves fueron armadas en corso en 1800, desde el inicio de las hostilidades el Tribunal exigió al virrey Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorno, tomar medidas drásticas para la defensa y seguridad del virreinato. Tales demandas no eran de fácil solución, pues además de la escasa fuerza naval, las arcas virreinales debían enfrentar las dificultades derivadas de las restricciones que la propia guerra imponía al comercio, además del creciente contrabando.[3]

En efecto, el tratado de San Lorenzo de El Escorial, firmado el 27 de octubre de 1790, que puso fin al incidente de Nutka, alivió las restricciones a las naves británicas en las costas hispanoamericanas, en tanto que se les permitía "arribar a dichos puertos con fines de reabastecimiento y reparación en caso de emergencia".[4] Si bien el comercio estuvo prohibido para aquellos, "las zonas balleneras que se encontraban en las proximidades

1 Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur (1746-1824)*, México: UNAM/Artigas Editores, 2015.

2 Guillermo Lohmann Villena, *Siglos XVII y XVIII*, Lima: IEHMP, 1981, *Historia Marítima del Perú*, t. IV pp. 28-29.

3 Julio J. Elías Murguía (editor), *Colección Documental de la Independencia del Perú. La Marina: 1780-1822*. Lima: Comisión Nacional del Sesquicentenario, 1971, t. VII, vol. I, pp. III-IV. José Agustín de la Puente Candamo, *La Independencia 1790 a 1826*, Lima: Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, 1974, *Historia Marítima del Perú*, t. V, vol. 1, pp. 81-83.

4 Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña: política y economía (1808-1839), a través de los informes navales británicos*, Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana e Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005, p. 30. Véase también Sabrina Guerra Moscoso, "Persiguiendo a corsarios ingleses en la Mar del Sur: El naufragio de la *Santa Leocadia*, 1800", en *Derroteros de la Mar del Sur*, n° 17 (2009), pp. 53-63.

de las islas Galápagos comenzaron a ser visitadas por un creciente número de buques británicos y, a partir de 1795, también por balleneros norteamericanos... su presencia incrementó de manera considerable el contrabando a lo largo de la costa".[5]

Veamos, cómo se intentó superar esta cuestión.

El 22 de julio de 1798 el virrey O'Higgins informó al Consulado de la aparición de tres fragatas corsarias británicas en costas arequipeñas, habiendo ingresado al puerto de Quilca un falucho con bandera de parlamento para proponer el rescate del paquebote el *Gran Señor*, apresado el 6 de julio en la rada de Arica.[6] El Virrey pidió al Consulado reunir a los "dueños de buques de la Carrera del Sur para hacerles saber los riesgos de enemigos que infestaban estos mares a fin que se preparen para defenderse en caso de emprender nuevos viajes".[7] Seis días después, el prior del Consulado, José Matías de Elizalde,[8] respondió indicando que los comerciantes no iban a sufragar los gastos de defensa de sus naves, ya que eso debía hacerlo la Real Hacienda, que ella "armase en guerra algunas embarcaciones para que limpien estos mares de corsarios y de cualquiera otra fragata de guerra".[9]

Los criterios opuestos de defensa marítima del dilatado litoral virreinal, discutidos en las anteriores administraciones, volvían aparecer ocasionando lentitud y ambigüedad de decisión ante la presencia de enemigos.[10]

¿Por qué los comerciantes se negaran a asumir el gasto que demandaba armar sus unidades? Recordemos que la burguesía comercial debía todo su poder al dinero que manejaba y al control que ejercía sobre los productos vitales para el virreinato y que, a través del Consulado, ejercían y defendían sus intereses.[11] También cabe recordar que existían disposiciones para que toda embarcación mercante saliese a la mar debidamente artillada.[12]

¿Acaso no era rentable económicamente el armar en corso una embarcación particular? Veamos primero cuál era la reglamentación relacionada al corso vigente en la época de esa guerra contra Gran Bretaña.

---

5 Ídem.

6 Puente, *La Independencia 1790 a 1826*, p. 157. Al final su dueño terminó pagando un rescate de 5500 pesos

7 AGNP, Gobierno Consular, Marqués de Osorno al Real Tribunal del Consulado, 22/7/1798, caja 1, documento 33.

8 Hijo de Lorenzo de Elizalde y de María Josefa Arratea, José María era capitán de dragones de milicias, y fue elegido prior del Consulado en 1797. Los Elizalde en Lima pertenecieron a la clase elevada del comercio y de los propietarios de bienes raíces [Manuel de Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú. Parte Primera que corresponde a la época de la dominación española*, Lima: Imprenta de J. Francisco Solís, 1878, III, pp. 30-32.

9 AGNP, Gobierno Consular, Marqués de Osorno al Real Tribunal del Consulado, 22/7/1798, caja 1, documento 33.

10 Lohmann, *Siglos XVII y XVIII*, pp. 32-46.

11 María Pilar Pérez Cantó, *Lima en el siglo XVIII. Estudio Socioeconómico*, Madrid: Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 1985, p. 84.

12 Lohmann, *Siglos XVII y XVIII*, pp. 33-34.

En los considerandos de la Ordenanza sobre el corso se señaló que el motivo por cual la monarquía española se veía obligada a promover esta actividad era "la conservación de los bienes de mis súbditos, cuya navegación y comercio se verá expuesta a los insultos de los armamentos y corsarios enemigos, [por ello] he tenido por conveniente el usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentado el corso particular en todos los mares".[13]

En otras palabras, cualquier individuo particular podía armarse en corso, debiendo solicitar permiso al ministro de Marina de la provincia donde pretendía armarse y pagar una fianza de hasta 60 mil reales de vellón. Luego de ello se le entregaba la patente de corso que le permitía recibir toda la ayuda por parte del Ministro de Marina para la "pronta habilitación del buque por todos los medios que dependan de sus facultades".[14]

Los artículos IV y VII de la Ordenanza son los que interesan en esta oportunidad, por ser los que describen los beneficios que recibirían los corsarios que sobresaliesen en sus actividades. Estos iban desde privilegios de nobleza y pensiones, hasta empleos y grados militares; pasando por gratificaciones monetarias por los cañones y prisioneros que lograsen obtener en su actividad corsaria, así como el derecho de quedarse con todos los pertrechos, cargas, aparejos y demás cosas de valor, y hasta con la nave misma.

De hecho, los comerciantes limeños formaban parte de la élite de la sociedad virreinal debido a sus grandes caudales, méritos sociales adquiridos de la corona española, etnicidad y origen.[15] Tenían gran influencia en la marcha del virreinato a través del Tribunal del Consulado, cuyo prior y cónsules se encargaron de defender los derechos e intereses del conjunto durante la guerra bajo análisis.

Por otro lado, tomando en cuenta que la base del sistema económico español era el mercantilismo, sorprende aún más que el gremio de comerciantes haya respondido en esta oportunidad de forma negativa a la orden del virrey de armarse en corso,[16] e incluso considerando que:[17]

> *los comerciantes, pues se sienten íntimamente unidos a la metrópoli y la apoyan incluso a costa de sacrificios... Hay una comunidad de intereses... El comercio es la fuerza verdadera de la metrópoli... y los que lo ejercen son los que principalmente se interesan en conservar el lazo que une a unos y a otros habitantes.*

En otras palabras, parece como si no quisieron luchar físicamente por sus privilegios,

13 Óscar Cruz Barney, *El corso marítimo*, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 441, en http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3373/10.pdf, consultado el 11/12/2014. AGI, I.A. 42/19, Ordenanza de S.M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la corona, 12/10/1796.

14 Ibídem, artículos primero y segundo.

15 Paul Rizo Patrón Boylan, "Vinculación parental y social de los comerciantes de Lima a fines del periodo colonial", en Cristina Ana Mazzeo de Vivó (editora), *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII: capacidad y cohesión de una élite (1750-1825)*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1999, pp. 17-27.

16 En el caso de España, "...la doctrina exigió, por lo tanto, la acumulación de metales preciosos a través del comercio exterior". Víctor Bulmer-Thomas, *La Historia Económica de América Latina desde la Independencia*, México: Fondo de Cultura Económica, 2000, pp. 34-35.

17 César Pacheco Vélez, "El Tribunal del Consulado de Lima y la Emancipación del Perú", en *Cuadernos de Información Bibliográfica*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, n° 1 (1957), pp. 6-14.

ante la "inacción" por parte de los encargados de hacerlo. Como se verá más delante, este espacio vacío dentro de la función pública fue cubierto, por lo que podríamos denominar con términos actuales, el "sector privado".

Lo concreto es que la monarquía española, consciente de la necesidad de alentar la participación de sus súbditos en la lucha contra Gran Bretaña, había emitido una ordenanza de corso que constaba de 57 artículos.[18]

En marzo de 1797, a poco de iniciadas las hostilidades, el secretario de Estado y del Despacho Universal de Hacienda, Pedro de Varela y Ulloa, escribió al consulado limeño indicándole lo siguiente:[19]

> *Deseando el Rey fomentar en sus dominios de América el armamento de corsarios que protejan nuestras costas y hostilicen al enemigo concediendo con este objeto las gracias y franquicias que proporciona a los que arman en corso la última ordenanza de este ramo del 12 de octubre del año próximo pasado y su adición de 6 de noviembre del mismo, ha resuelto que se remita a V.S. como lo indica, un ejemplar de uno y otro para que por su parte coadyuve a tan importante empresa de que participa a V.S. su Real orden para su inteligencia.*

El 24 de julio de 1798 el gremio de navieros del Consulado se reunió en junta general para debatir los medios que el Virrey había propuesto para defender el comercio marítimo contra los ataques británicos. Como se ha señalado, la respuesta fue negativa y derivó la responsabilidad a la Real Hacienda. ¿Quiénes eran estos comerciantes renuentes a cumplir con las sugerencias de la máxima autoridad española en el virreinato del Perú?

Algunos de los presentes fueron José Matías de Elizalde, Blas Ignacio de Tellería, Francisco de la Fragua, Domingo Ramírez de Arellano, Manuel de Ausejo, Domingo de Orué, Miguel Rodríguez, José Ignacio Palacios, Ignacio Santiago y Rotalde, Miguel Tenorio, Bartolomé Parra, Xavier de Izcue y Xavier María de Aguirre.[20]

La insistencia del Consulado para que la Real Hacienda provea de armamento a algunas embarcaciones con la finalidad de detener las agresiones corsarias británicas se acrecentó con los rumores de un mayor número de apariciones de buques enemigos. El 25 de agosto de 1798, el Consulado interpeló al virrey a que tome acción al respecto:[21]

> *A esta interpelación á dado motivo el suceso comunicado en el correo de ayer, de la estancia de dos fragatas inglesas en la playa o caleta de Máncora... Más habiéndose hecho presente la disposición... para que saliesen inmediatamente el bergantín Limeño y dos barcazas cañoneras, todos armados con el fin de apresar a los corsarios o ponerlos en fuga, opinamos lo vocales que el aumento de las embarcaciones para que limpien estos mares es el único remedio que puede precaver los perjuicios que fundadamente recelan.*

---

18 Sobre el detalle de los beneficios económicos por la captura en corso véase Puente, *La Independencia 1790 a 1826*, p. 154.

19 AGNP, Gobierno Consular, Varela al Real Tribunal del Consulado de Lima, caja 1, documento 33.

20 Sólo tenemos estudios biográficos y empresariales de un puñado de ellos, estudios que han sido dirigidos por Cristina Mazzeo y por los que podemos apreciar, todos pertenecen a lo más encumbrado de la sociedad de la época y algunos llegarán a ser priores y cónsules del Consulado, otros ya lo fueron. Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú,* VIII, pp. 439-455. Manuel Moreyra y Paz Soldán, *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial,* Lima: Imprenta Gil S.A, 1944. Mazzeo, *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII.*

21 AGNP, Resguardo del Comercio, Tribunal del Consulado al Marqués de Osorno, Lima 25/8/1798.

Acá podemos percatarnos de dos posibles ideas que rondaban por las mentes de los miembros del gremio comercial. Una podría ser el gran temor que tenían por la aparente inacción del virrey ante los continuos avisos de aparición de embarcaciones enemigas –recordemos que la guerra estalló cuando en las aguas del virreinato del Perú había gran cantidad de balleneros, de los cuales algunos actuaron en corso y otros no– y la otra sería la amargura e impotencia inicial de ver a la autoridad política llamada a proteger sus dominios no hacer "nada", lo que les hacía incluso proponer tácticas de guerra naval como si fueran marinos de guerra y duchos en el tema. [22]

Sin embargo, una aproximación a la mentalidad del Marqués de Osorno nos podría brindar una respuesta para entender su presión a los navieros y no armar naves en guerra por cuenta del erario público –además de la escasez de fondos–. En efecto, si bien Lima era la capital del virreinato, el Callao no era su único punto de acceso marítimo. De hecho, se podía desembarcar en el "Morro Solar, Lurín, los Chorrillos, Bocanegra, Ancón y otros que están fuera del alcance del cañón del Callao, como siempre lo han hecho y lo hacen con todas las fortificaciones que no son un paso preciso para el objetivo principal".[23] Por ello, el virrey mandó construir un fortín artillado en Pisco, "se ocupó de diferentes preparativos militares en las fortalezas del Callao y otros puntos".[24]

En efecto, el gremio de comerciantes –pese a contar con miembros como el alférez de fragata graduado Domingo Orué y Mironés, cuya acción veremos más adelante– no consideraba pertinente salir pertrechados y listos para su defensa en caso de encontrase con corsarios británicos, debido que éstos "se multiplican en número, en mayoría de buques y a veces se añaden otras embarcaciones de guerra que cruzan la navegación del sur". Justificaron su negación señalando que el asunto no sólo les incumbía a ellos, sino que también al gobierno en general y al hecho que reconocían que sus "embarcaciones mercantes no son de la clase de las demás naciones, pues su costo y valor excede en algunas a la suma de cien mil pesos".[25]

La interpelación del 25 de agosto no fue la única, le siguieron las del 6 de octubre y la del 6 de diciembre del mismo año.[26] Esta última prácticamente demandó que se armasen las embarcaciones capturadas para ser usadas contra los numerosos balleneros británicos armados en corso.

> *Así que tratándose de levantar el armamento en guerra para contrarrestar a aquellas fuerzas, no se considera necesario echar manos de buques mayores cuya [habilitación] en todas y cada una de sus partes demanda el dispendio excesivo de gastos. Lo que el Comercio estima por bastante y útil, no sólo para la seguridad del tráfico naval sino también para el logro del bien común es que el armamento hasta aquí solicitado se contraiga a habilitar*

22 Jorge Ortiz Sotelo, "La Real Armada en el Perú, 1746-1824", en *Actas del VIII Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima: IEHMP, 2010, p. 360.

23 Puente. *La Independencia 1790 a 1826*, p. 92.

24 Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, V, p. 109.

25 AGNP, Real Tribunal del Consulado al Marqués de Osorno, 28/7/1798.

26 AGNP, Resguardo del Comercio, Tribunal del Consulado al Marqués de Osorno, Lima, 6/10/1798, caja 128, documento 762, folio 12.

las tres fragatas balleneras que tiene su majestad. A saber: Levante, Castor y Júpiter. Pues armando estas regularmente y tripulándose con setenta u ochenta hombres cada una pueden alternar con los bergantines del REY [sic] recorriendo de continuo la costa de esta mar desde Chiloé hasta Acapulco.[27]

La *Levante* había sido capturada el 23 de febrero de 1797 en Paita, cuando arribó al puerto en búsqueda de víveres sin saber de la declaratoria de guerra. Fue enviada al Callao, siendo considerada como buena presa y utilizada como depósito de pertrechos, pudiendo ser habilitada en guerra si las circunstancias así lo merecían. La *Castor* y la *Júpiter* fueron comisionadas al servicio de la Armada, la primera renombrada *Nueva Marquesa de Osorno* y puesta a órdenes del alférez de fragata José de Moraleda, zarpando hacia Chiloé, Valdivia y Valparaíso. El mando de la *Júpiter* recayó en el segundo piloto Pedro Hurtado, se le armó con seis piezas y puesta a órdenes del presidente de la Audiencia de Chile hasta 1801.[28]

Ante los requerimientos del Consulado, O'Higgins consultó con el comandante de Marina, brigadier Tomás José de Ugarte y Liaño Arjona, quien señaló que era inconveniente armar en guerra a embarcaciones mercantes "fundado en la pesadez de nuestras naves, en su construcción que vulgarmente se llaman de tierra, nada a propósito para el uso de la artillería".[29] Ante esto, en diciembre de 1798 indicó al Consulado que si querían armar algunos buques le facilitaría todas las armas, municiones y tropa que necesitasen.

En febrero de 1797 se produjo la captura de las tres primeras embarcaciones balleneras británicas en el norte y centro peruano. La *Lidia* fue remitida al Callao y condenada como buena presa, siendo rebautizada como *Marquesa de Osorno* y puesta bajo el mando del moqueguano capitán de fragata Agustín de Mendoza y Arguedas.[30] Entró al Arsenal Naval para que le efectúen recorrido y habilitación desde el día 13 hasta el 22 de febrero por orden del mismo virrey O'Higgins, quien escribió que la "corbeta *Osorno* necesita de [reparación] para poder hacerse a la vela. Las ha de dirigir el maestro mayor Don León Aycardo bajo la dirección del Comandante de Marina y de dicho buque".[31] Asimismo, el 26 de setiembre del mismo año la Real Hacienda entregó armas y municiones para las presas *Castor* y *Júpiter*.[32]

---

27 Ídem, Tribunal del Consulado al Marqués de Osorno, Lima, 6/12/1798.

28 El 22/8/1797 se interna en los almacenes de la plaza del Callao todos los efectos que componían la carga de la presa británica *Júpiter*. AGNP, Guerra y Marina, Plaza del Callao, caja 10, cuaderno 14, folio 28.

29 AGNP, Resguardo del Comercio, Marqués de Osorno al Tribunal del Consulado, Lima 11/12/1798. Tomás de Ugarte y Liaño, jefe de escuadra de la Real Armada, comandante del Apostadero del Callao, caballero de la Orden de Santiago y de la Orden de Carlos III. Nació en Zafra en 1754 y falleció en Montevideo en 1804.

30 Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*, Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007, pp.171-172. Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur (1746-1824)*.

31 AGNP, Guerra y Marina, Marqués de Osorno, Lima 13/2/1797, caja 16, cuaderno 6.

32 Ídem, Plaza del Callao, caja 10, cuaderno 14.

El Virrey también procuró organizar la defensa del litoral peruano. Para ello, restableció la comandancia militar en la provincia de Trujillo, que fue puesta al mando del teniente coronel Gabino Gainza, quien había organizado la captura de las tres balleneras mencionadas a inicios de 1797;[33] y tomo otras medidas que, en cierto modo, iban en desmedro de las medidas de defensa a flote que proponía el Consulado.[34]

Tal vez no era que el virrey no haya hecho nada, sino que lo que hizo no era suficiente, y lo vemos en los continuos reclamos del Consulado: "El cuerpo de comerciantes se haya firmemente persuadido que siendo tan puntuales en la paga de los reales derechos de almojarifazgo, la real hacienda debe costear el armamento".

1799 debió de ser un año de mucha presión para O'Higgins, quien en oficios del 18 de marzo, 26 de abril y 9 de setiembre advirtió al Consulado sobre nuevas apariciones y capturas por parte de buques británicos, ordenándole que comunicase a sus miembros sobre estas amenazas para que tomen las medidas necesarias para resguardar el comercio.[35] Estas apariciones fueron principalmente en el norte y sur del virreinato peruano.

Si bien la situación para el Consulado era crítica, varios de sus integrantes consideraban que no ameritaba armar en corso a sus propias naves. De hecho, en junta general del día 12 de diciembre discutieron sobre la posibilidad de "formar un armamento en guerra por cuenta y costo del comercio para combatir a los enemigos ingleses que infestan estos mares". Luego de la votación secreta con frijoles blancos y negros, 22 comerciantes votaron a favor de armar en corso por cuenta del Consulado, mientras de 30 votaron en contra.

En el oficio remitido al virrey sobre este resultado, se señaló que: "El comercio considera que ninguna pueden llenar mejor y cumplidamente sus objetos que las disposiciones relativas al corso de la fragata de guerra la *Leocadia*, *Castor* y *Levante* con los bergantines unidos".[36]

Unas semanas después, ya en el año de 1800, el Virrey continuaba firme en su idea de la inutilidad de armar nuevas embarcaciones contra los enemigos británicos, entre otros motivos, por que el erario no estaba en condiciones económicas para tal empresa. Asimismo, le informó al Consulado sobre el alistamiento de las presas *Castor* y *Levante*, señalando que esta última "es incapaz de llevar artillería por su débil naturaleza además del gran costo que tendría su habilitación, aun para sólo navegar según los distintos presupuestos que me ha acompañado el señor Comandante de Marina... A la *Castor* que es de la misma clase y naturaleza mantengo en estado de navegación... para algún aviso u otra diligencia".[37]

Ante esta situación, nada alentadora para el comercio, el Tribunal del Consulado tuvo que aceptar que estaba en condiciones de apoyar a la defensa marítima y a sus

33 Puente. *La Independencia 1790 a 1826,* p. 91.

34 Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú,* V, p. 109.

35 AGNP, Resguardo del Comercio, Marqués de Osorno al Tribunal del Consulado, 18/3/1799, 26/4/1799 y 9/9/1799, caja 128, documento 764.

36 Ídem, Marqués de Osorno al Tribunal del Consulado, 13/12/1799, caja 128, documento 764.

37 Ídem, Marqués de Osorno al Tribunal del Consulado, 10/1/1800, caja 129, documento 765.

propios intereses económicos armando en corso una de sus embarcaciones para que acompañe a la *Santa Leocadia* y a la *Castor* en su expedición al norte.[38] Se eligió a la fragata *Atlántica*[39] (alias la *Orué*), al mando de su dueño, Domingo Orué, por considerarla la más "expedita y de la mayor diligencia para el desempeño de la empresa". El Virrey recibió la noticia de muy buen agrado.

Siguiendo el estado de fuerza de la fragata *Orué,* ésta se encontraba armada con 10 cañones de a 8 libras y 14 de a 6, 40 fusiles con bayonetas, 80 pistolas y 34 sables; siendo tripulada por una dotación de 174 almas. Debía que zarpar con las dos naves señaladas el día sábado 18, pero debido a dificultades de leva y al retraso a bordo del segundo comandante solo pudo hacerlo el martes 21 de enero.

El 7 de abril de 1800 la *Orué* logró apresar, en las islas Galápagos, a las balleneras corsarias británicas *Castor and Pollux* y *Britannia* en un combate que duró cinco horas y fruto del cual Domingo Orué fue premiado con el grado de alférez de navío por el virrey O'Higgins, en cumplimiento al artículo IV de la Real Ordenanza de fecha 12 de octubre de 1796, referida al corso.[40]

El positivo resultado de esta expedición motivó al Consulado a armar en corso las naves apresadas. En efecto, en noviembre de 1800 se realizó la liquidación de ambas presas, "las que compró el Tribunal de cuenta del Comercio para la nueva expedición en corso", pagando por la *Bretaña* 30.450 pesos y por la *Castor* 33.434 pesos y cuartillo según la tasación realizada por don León Aycardo y los peritos don José Díaz y Pedro Rosel.[41]

El líquido de ganancias producidas por ambas presas al vender las embarcaciones, armamento, utensilios de pesca, y otros pertrechos y utensilios de las mismas ascendió a 78.863 pesos, del cual 19.715 correspondieron al Tribunal del Consulado "como armador en corso de la fragata apresadora" y otros 19.715 a favor de todos los apresadores, de acuerdo y dando cumplimiento a la Real Ordenanza del 12 de octubre de 1796 referida al corso.[42]

Una muestra de las ganancias monetarias a que se hicieron acreedores los apresadores del Consulado fue que Domingo de Orué, como comandante del buque, recibió 5633 pesos (además del grado de alférez de navío), su primer piloto Francisco Parga obtuvo 2816 pesos, el contramaestre fue recompensaod con 902 pesos y los soldados recibieron 225 pesos.

---

38 Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur (1746-1824).*

39 Capturada en 1797 y adquirida por el comerciante Domingo de Orué y Mironés,

40 Puente, *La Independencia 1790 a 1826*, pp. 157-158. Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur (1746-1824).*

41 AGNP, Resguardo del Comercio, Juan Miguel de Castañeda, Manuel de Ausejo y Joaquín de Asín al Prior y Cónsules del Real Tribunal del Consulado, 3/11/1800, caja 129, documento 772.

42 Ídem, Juan Miguel de Castañeda, Manuel de Ausejo y Joaquín de Asín al Prior y Cónsules del Real Tribunal del Consulado, 31/10/1800, caja 129, documento 772, f. 6. En la *Castor* se capturaron 8 obuses de 18 libras, y 2 cañones de a 4, los cuales fueron tasados en 1890 pesos junto a sus cuñas, balas, saquillos y otros.

Conclusiones

La guerra contra Gran Bretaña sacó a la luz un temor enraizado en la sociedad colonial peruana: el de los ataques sufridos a manos de piratas y corsarios de varias nacionalidades a lo largo de su historia. Este recuerdo se encontraba presente en la mente de los miembros del Tribunal del Consulado, y a pesar de que pudieron habilitar anves en corso desde el inicio mismo de las hostilidades, optaron por esperar cuatro años, cuando el incremento de la actividad corsaria enemiga los obligó a defender su comercio.[43]

La actitud de los miembros del Consulado varió, de sólo presionar al virrey para que realice acciones ofensivas/defensivas, a ser ellos mismos los actores contra la amenaza británica. Esta última, en esencia, se limitó al ámbito marítimo, pues no he encontrado información de ataques significativos a poblaciones en tierra.

Los miembros del Tribunal del Consulado, bajo la batuta de Isidro Abarca y Gutiérrez de Cossío, conde de San Isidro, comenzaron a ver la actividad corsaria tanto para la defensa de sus medios de comunicación como para obtener ganancias, tan así como lo habían hecho sus antecesores. Los corsarios del Consulado comenazaron a actuar a inicios del siglo XIX, en momentos en que se avecinaban las luchas por las independencias de los virreinatos españoles en América. Esta opción de defensa contra los "insurgentes patriotas" se estudió y ejecutó por parte de los realistas ante la carencia de dinero y de apoyo material por parte de España.[44]

43 La *Peregrina,* de Andrés Revoredo, fue armada en 1797, *Nuestra Señora de la O* (*Aldernney*) fue armada en 1797 por Juan Dávila, *Charmilly* adquirida por Juan Miguel de Castañeda y la *Atlantica* adquirida por Orué.

44 Puente. *La Independencia 1790 a 1826*, pp. 153-157.

"Señor, por amor de Dios, no me coma". La piratería en el Pacífico según Francisco Requena

María Luisa Laviana Cuetos

En 1771 Francisco Requena[1] informa al director general del cuerpo de ingenieros militares que había concluido el plano de la ciudad de Guayaquil, varios mapas del río y de la isla de la Puná, así como los proyectos de fortificación que el virrey Mesía de la Cerda le había ordenado elaborar. Pero aunque sus órdenes se limitaban a eso, añade que también había escrito "una breve descripción de esta ciudad, su río y provincia, para acompañar a los planos y para que sirva de poder dar una idea del país, su comercio, agricultura y moradores, para hacer ver las ventajas que ofrece al estado y para determinar si se debe o no fortificar este puerto", y "un suplemento a esta descripción, en el que se proponen medios para hacer feliz a esta ciudad y relevarla de la incuria y abandono en que se halla".[2]

Los originales de estos planos e informes se encuentran en el Servicio Histórico Militar de Madrid (en adelante SHM), y yo misma di noticia de ellos hace ahora 30 años cuando publiqué la gran descripción de la provincia de Guayaquil escrita por Requena en 1774, y de la que la descripción y suplemento del año 1770 puede considerarse como un primer ensayo o borrador.[3]

Esta obra lleva por título "Descripción de la Ciudad de Guayaquil, su importancia para el Estado y necesidad de fortificarla. Hecha por el Ingeniero Don Francisco Requena para acompañar a los Proyectos de su Fortificación. Año de 1770". Es un documento original, firmado y rubricado por Requena, que consta de una portada, la "Descripción"

1 Francisco Requena y Herrera (1743-1824), ingeniero militar español que, según el profesor Percy Cayo, es un "nombre desconocido para muchos peruanos", pese a que el Perú le debe "el poseer como heredad nacional varias decenas de miles de kilómetros cuadrados" [P. Cayo Córdoba, "Francisco Requena y los informes sobre Maynas", *Revista Histórica*, Instituto Histórico del Perú, tomo XXXVIII (1993-95), pp. 119-142].

2 AGI, Quito, 376, Francisco Requena a Juan Martín Zermeño, Guayaquil 15/5/1771.

3 M. L. Laviana Cuetos, *La descripción de Guayaquil por Francisco Requena, 1774*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, 1984 [1ª edición en: *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, XXVI (1982): pp. 3-134]. Diez años después P. Ponce Leiva incluyó en su recopilación *Relaciones Histórico-Geográficas de la Audiencia de Quito, siglos XVI-XIX* (Madrid: CSIC, 1992, t. 2, pp. 477-652), tres documentos cuyos originales yo había localizado en el Servicio Histórico Militar de Madrid (en adelante SHM) y dos de ellos los publiqué también en 1982 (la descripción de 1774 antes mencionada y una descripción anónima de *ca.* 1772 que incluí en mi artículo "Una relación inédita de Guayaquil", *Temas Americanistas*, 1, 1982, pp. 25-28); el tercero es el aquí comentado.

propiamente dicha –un texto de 16 folios, divididos en 39 puntos, con entradillas al margen y notas a pie de página–, y un "Suplemento a la Descripción", en cinco folios.[4]

La mayor parte del contenido de esta pequeña descripción va a ser después incorporado por Requena en su obra definitiva sobre Guayaquil, escrita en 1774, pero pese a la mayor amplitud de esta obra (que consta de 228 apartados o puntos, frente a los solo 39 del texto de 1770), en ella el ingeniero resume muchísimo e incluso omite las noticias, con frecuencia pintorescas y siempre amenas, que en el documento de 1770 daba sobre la piratería en el Pacífico, noticias que le habían ocasionado problemas con los guayaquileños.

En efecto, en 1770 Requena aludía al "terror pánico" que llegaron a inspirar los piratas en América, y recordaba una anécdota sucedida durante uno de los ataques a Guayaquil:

> *Llevaba el flibustier Lussan una mujer a los vecinos que estaban en rehenes del rescate, y con lágrimas le decía con frecuencia por el camino: Señor, por amor de Dios, no me coma [subrayado en el original], añadiendo cuando estuvo desengañada de que los ingleses no eran trogloditas, que hasta entonces habían creído que tenían figura diferente de la humana, que eran como unos disformes monos.* (Punto 33)

El protagonista de la anécdota es el señor Raveneau de Lussan, caballero francés que formaba parte del grupo de su compatriota el capitán Pierre Le Picard, con quien participa en aventuras filibusteras en el Pacífico entre 1684 y 1688, y toma parte también en el asalto a Guayaquil en 1687, regresando poco después a Francia, donde escribió una relación de sus aventuras que se publicó en París en 1690 y conocerá pronto otras ediciones.

Aunque Requena no lo menciona expresamente como fuente de este episodio, sino que da sólo la referencia a "un pasaje" leído en la "Escuela Militar" (supuestamente alguna obra que vio en la Academia Militar de Orán, donde estudió entre 1758 y 1762), lo cierto es que se trata de un episodio recogido en el diario de Raveneau de Lussan, que lo relata así en las páginas correspondientes al 20 de abril de 1687:[5]

> *Le lendemain de la prise de la ville [de Guayaquil] m'étant tombé entre les mains une des Demoiselles suivantes de la Gouvernante de cette place, comme je la conduisois au lieu où étoient tous les autres prisonniers, en la faisant marcher devant moi elle se retourna, les larmes aux deux, me dit en sa langue: Señor por l'amor de Dios no mi coma; ce qui veut dire: Monsieur pour l'amour de Dieu ne me mangez pas. Je lui demanday que lui avoit dit que nous mangions le monde, elle me respondit que c'étoit les Padres, qui même leur assuroient que nous n'avions pas la forme humaine, que nous étions faits comme des singes.*

Requena cuenta la anécdota escuetamente, sin darle mayor importancia y sin ima-

4 SHM, 5-2-6-4, ff. 25r-46v; en el apéndice se reproducen los fragmento relativos a la piratería, ff. 32r-33r y 35v-41v.

5 Sieur Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait a la mer du Sud avec les filibustiers de l'Amerique en 1684 & années suivantes*, París: Chez Jan Baptiste Coignard, 1690, pp. 184-185 (las cursivas en el original); ed. facsimilar disponible en http://books.google.com. Recientemente se ha publicado en español la parte relativa a Guayaquil de este y otros textos similares: J. J. Moncayo (editor y traductor), *Diarios de piratas en Guayaquil (William Dampier, Raveneau de Lussan, Woodes Rogers)*, Quito: Abya Yala, 2008.

ginar el enorme revuelo que se producirá en la ciudad al trascender esta historia entre los guayaquileños, especialmente entre los miembros del cabildo, que consideran que se tachaba de cobardes a los vecinos.

El gobernador interino escribe al virrey de Nueva Granada protestando por la injuria que ha hecho Requena a la ciudad de Guayaquil porque informó de que "los vecinos de ella tienen a los ingleses terror pánico o que en los ingleses comprenden algunos monstruos muy diferentes de la especie humana", y ofrece su propia versión de aquel suceso asegurando que lo que ocurrió fue "haber andado a caballo el sargento mayor de las milicias, amonestando a las mujeres la fuga con aquellas palabras: *huyan señoras*, que él dice *huyan señores*".[6]

También Requena escribe al virrey para protestar porque habían quitado por la fuerza a su escribiente unos escritos que el "vulgo" puede interpretar mal, y acusa a Villamar, teniente de gobernador de Guayaquil, de haber ocasionado todo el asunto al obligar con amenazas a su escribiente a entregarle el escrito, del que sacó copias que hizo circular, y los vecinos, que interpretaron mal sus informes, le "miran con odio" y consideran su misión en la ciudad "como perjudicial a sus intereses". La tensión alcanzó tal grado que Requena llegó a temer por su vida, y asegura que el propio gobernador de la ciudad le dijo que "habiendo creído D. Juan Miguel Villamar que yo era quien la otra noche le seguía con inmediación, tiró un sablazo que pudo haber herido al hombre por quien me tuvo", y que muchos le han aconsejado que se "maneje con cuidado".[7]

La "ruidosa causa" fue zanjada por el virrey Mesía el 2 de junio de 1772, ordenando que se diera a Requena la correspondiente "satisfacción". Para esa fecha ya estaba en Guayaquil el nuevo gobernador titular, Francisco de Ugarte, quien escribe al virrey que por "la ignorancia y altivez de muchos de este vecindario, no quieren comprender que la carrera de ingeniero es una facultad que pide honor, estudio y aplicación", y que al ignorarlo "llegaron a comprender que era un albañil".[8]

En cualquier caso, se entiende que en su descripción de 1774 Requena decidiera omitir esos párrafos polémicos y/o malinterpretados del texto escrito cuatro años antes.

Un texto que contiene mucha información sobre la piratería y el corsarismo en el Pacífico, desde Drake ("el primero que enseñó el camino a sus compatriotas") hasta el saqueo de Paita por Anson. A ello dedica Requena más de la mitad de la obra: 21 puntos de los 39 que tiene, citando además los libros en que se basa, algo que resulta en sí mismo de gran interés como expresión de la propia formación intelectual del autor, así como del grado de popularidad que en el último tercio del siglo XVIII tenía la literatura sobre viajes e incursiones piráticas.

En algunas ocasiones Requena se remite también a la "tradición de los vecinos" como fuente de su relato, pero en general sustenta sus afirmaciones en las siguientes obras:

6 Bogotá, Archivo General de la Nación (en adelante AGNC), Milicias y Marina, t. 100, ff. 324-325, Francisco Antonio Fernández al virrey, Guayaquil 13/5/1771.

7 Ídem, ff. 336-339, Francisco Requena al virrey, Guayaquil 15/4/1771.

8 AGNC, Milicias y Marina, t. 110, Francisco Ugarte al virrey, Guayaquil 17/7/1772.

- Dampier (o Dampierre), *Viaje alrededor del mundo*. William Dampier, *A New Voyage Round the World* publicada por primera vez en 1697 y pronto reeditada y traducida (Londres, 1707; París 1708; Amsterdam 1714 y 1723, etc.). Referido también como Dampierre
- Oliver o Exmelim, *Historia de los flibustieres*. Alexander Olivier Exquemeling. Filibustero entre 1666 y 1674, al regresar a Europa escribió el relato de sus experiencias: *De Americaensche Zee-Roovers*, publicada en Amberes en 1678; se convirtió en un auténtico best-seller y fue muy pronto traducido al francés (*Histoire des flibustieres qui sont signalés dans les Indes*, París 1686), alemán, inglés y español (*Piratas de la América y luz a la defensa de las costas de las Indias Occidentales*, Madrid, 1681). Requena también pudo haber utilizado la edición que de esta obra y otros relatos (el diario de Raveneau de Lussan y la "Histoire des pirates anglois" de Daniel Defoe) hizo A. Trevoux en 1744, con el título de *Histoire des aventuriers flibustiers*.
- *Viaje al mar del Sur* por el ingeniero Frecier. Amadee François Frezier, *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714*, París 1716; traducida enseguida al inglés, holandés y alemán, aunque al español no se traducirá hasta comienzos del siglo XX (Santiago de Chile, 1902).
- *Viaje del Almirante Anson.* George Anson, *A Voyage round the World in the years 1740-44*, Londres 1748. Rápidamente reeditado y traducido: durante el siglo XVIII hay al menos 44 ediciones en diferentes idiomas.
- Raveno de Lussano. Requena cita su nombre como fuente de lo relatado en el punto 35.
- *Compendio de los Viajes de los Holandeses*.
- Fray Buenaventura Salinas, *Memorial*. Fray Buenaventura de Salinas y Córdoba, *Memorial de las historias del Nuevo Mundo*, Lima 1630.
- Riccioli, *Geografía*. Giovanni Batista Riccioli, *Geographia et hidrographiae*; Bolonia, 1661.
- Solórzano. Juan de Solórzano Pereira, *Política indiana*, 1647.
- *Lima fundada*. Pedro Peralta Barnuevo, *Lima fundada o Conquista del Perú*, Lima 1732.
- Cosme Bueno, *Catálogo Histórico*. Francisco Antonio Cosme Bueno y Alegre, *Catálogo histórico de los virreyes, governadores, presidentes y capitanes generales del Perú, con los sucesos más principales de sus tiempos*, Lima 1763.
- Cristóbal Suárez, *Historia del Virrey Marqués de Cañete*. Cristóbal Suárez de Figueroa, *Hechos de don García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, virrey del Perú*, Madrid, 1613.
- Teodoro Bry, *Historia América. Americae*, obra en numerosas entregas a la que dieron continuidad los herederos del autor, especialmente su hijo Johann Théodore (1561-1623).
- El Señor Morga, *Historia Filipinas*. Antonio de Morga Sánchez Garay, *Sucesos*

de las islas Filipinas, México 1609.

En definitiva, con la mención de abundantes y conocidos libros, Requena prestigia su trabajo y sustenta en una base científica sus afirmaciones.

El documento ofrece una buena síntesis de las incursiones piráticas por el Pacífico americano. Con una grafía peculiar en ocasiones, vemos desfilar por las páginas de Requena a la flor y nata de la piratería y el corsarismo: Drake, Cavendish, Hawkins, Van Noorst, Spielbergen, Schoutten, Le Mayre, Fzotem, L'Hermite, Morgan, Davis, Swan, Sharp, Dampier, Roggers...

La descripción es más detallada al referirse a los tres ataques sufridos por la ciudad de Guayaquil: el primero en 1624 por el holandés Jacques L'Eremite; el segundo en 1687 por el grupo de Le Picard, Townley y Groignet (este fue el principal asalto, que ocasionó numerosas víctimas y el incendio de la ciudad);[9] y el tercero y último en 1709 por Woodes Roggers (aunque Requena solo menciona que fueron "ingleses"). Al margen de intentos frustrados, como el protagonizado en 1684 por Davis y Swan, son solo tres los ataques piráticos sufridos por la ciudad de Guayaquil en toda la época colonial, cifra que no resulta muy llamativa y contrasta con el énfasis que a veces se ha dado a los efectos de la piratería en la evolución histórica guayaquileña.

Pero quizás más que el relato y enumeración de los ataques, interesa la percepción que este ilustrado militar tiene de la piratería y el corsarismo como una de las razones fundamentales en que basa su propuesta de fortificación de la ciudad de Guayaquil.

Argumenta Requena "lo mal fundado de las razones de los políticos que creen estar estos países fuera de la actividad de las operaciones de la guerra", razones que son: 1) lo retirado de este mar; 2) lo dificultoso de su entrada; y 3) que los únicos que han entrado "han sido piratas traídos más del deseo de robar que no de adquirir gloria".

Las dos primeras razones las rebate Requena en apenas una página (puntos 20 y 21 de su descripción), pero con la tercera se despacha a gusto (puntos 22 a 38). Asegura que no solo han sido piratas los que han logrado entrar en esos mares, pero aunque fuera así, se pregunta:

> *¿y qué importará esto?, ¿acaso no son temibles esta especie de corsarios? ¿No son los que tienen menos sentimientos de humanidad? ¿Y los que atropellan las leyes, que conservan en las más sangrientas guerras los que pelean por el honor de su nación y soberano? ¿Y no son, estimulados de la codicia, los más intrépidos para emprender acciones temerarias? Véase en la Historia de los flibustieres por Oliver o Exmelim la singular ordenanza que establecieron para partir con fidelidad estas gentes lo que sacaban de los pueblos que se rescataban o ponían en contribución: además de su parte tenía cada uno la cantidad de pesos correspondiente a su hazaña o pérdida: quien se dejaba un brazo, mano o pierna, tenía de recompensa quinientos pesos y quien ambas, mil y ochocientos; un solo ojo valía cien pesos, pero los dos, se pagaban con dos mil, etc. Estos fueron los que piratearon el siglo pasado, y los más de los otros armamentos que a ella vinieron fueron hechos y determinados en los puertos de Inglaterra y Holanda, y sostenidos con la fuerza de estos Estados.* (Punto 22)

9 P. Bernal Ruiz, *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, 1979. S. I. Donoso Bustamante, *Piratas en Guayaquil: historia del asalto de 1687*, Guayaquil: C.A. El Universo, 2006.

Requena percibe con nitidez la estrecha relación entre incursiones piráticas y política internacional, y todo ello le sirve para subrayar la necesidad de mejorar la situación defensiva de Guayaquil, de acuerdo con los planes que elabora y expone en numerosos informes, que en esencia se reducirán a la propuesta de que se le dote de las suficientes fortificaciones y tropas, y se incorpore la provincia al virreinato del Perú en asuntos militares. Curiosamente el único punto del proyecto de Requena que se llevó a la práctica a corto plazo fue el relativo a las tropas (ampliación de la Compañía Fija de Infantería de Guayaquil y reorganización de las milicias), aunque treinta años después se hará realidad una de sus recomendaciones, pues el 7 de julio de 1803 –fecha en que Requena era miembro del Consejo de Indias– se ordena que la gobernación de Guayaquil pasara a depender "para su defensa" del virrey de Lima.

Apéndice

Descripción de la Ciudad de Guayaquil, su importancia para el Estado y necesidad de fortificarla. 1770. Francisco Requena

[Fragmentos relativos a la piratería]

12. *Ha sido atacada y saqueada en tres ocasiones; la primera fue el año de 1624, por la tropa de Santiago Heremite Clerk, holandés, que después de haber muerto este cabo en El Callao, vinieron a esta ciudad y la destruyeron: Fray Buenaventura Salinas en su Memorial, Riccioli, Solórzano, Tomo 1°, Lib.2, Cap° 25, núm. 85.*
13. *La segunda la intentaron el año de 1684 los capitanes ingleses, David* [sic, por Davis] [y] *Swan, después de haber tomado a Colonche, Manta y Punta de Santa Elena, pueblos de esta jurisdicción, entraron en este Río, y habiendo saltado en tierra David poco más abajo de la ciudad contra el dictamen de su compañero, mostrando mucho empeño en facilitar llegar a ella, cortó a las tres horas de camino la soga con que llevaba atado el guía prisionero que los conducía, y volvió a las embarcaciones afectando se le había escapado, aunque no faltó quien descubriere su miedo; después quisieron subir por el Río, pero un tiro que les dispararon de la Isla de Zono, las luminarias que tenía la ciudad con motivo de una fiesta que al día siguiente se celebraba y la huida del prisionero, les hicieron conjeturar estarían los vecinos prevenidos, por lo que desistieron de la empresa. Poco después*[10] *lo consiguieron los aventureros Trowley* [Townley], *inglés, y Gronet* [Groignet], *francés, flibustieres que del mar del Norte pasaron al del Sur por el Darién; éstos se apoderaron de barcos salineros y fingiendo ser dependientes de los navíos de registro que venían a comerciar, engañaron al corregidor, y dieron asalto por la tarde a la ciudad; la saquearon y condujeron a bordo de sus barcos por rehenes del rescate que exigieron a tres de los vecinos más principales (Viaje alrededor del mundo, por Dampier). Historia de los Flibustieres.*
13. *La 3ª invasión sucedió el año de 1707* [sic, por 1709] *también por los ingleses, que en un barquito pescador y canoas subieron por el Estero Salado introducidos por un mulato desterrado de la ciudad que quiso con esta traición vengar la afrenta justamente merecida por el delito, pero pagó uno y otro con la muerte que le dieron de un penol los enemigos.*

10 El año de 1687.

(Tradición de los vecinos).

19. *Para que se conozca la necesidad de fortificar este Puerto, ya conocida su consecuencia e importancia, expondré con la mayor brevedad lo mal fundado de las razones de los políticos que creen están estos países fuera de la actividad de las operaciones de la guerra, objetándolas lo mejor que pueda.*
20. *Las que alegan suelen ser entre otras, lo retirado de este mar, lo dificultoso de su entrada y que los que lo han llegado a conseguir han sido piratas traídos más del deseo de robar, que no de adquirir gloria. Cuanto a la primera razón es innegable que este mar sea de las posesiones más retiradas de nuestra Corona, pero esta misma separación debe ser causa de que se mire con más cuidado y prevención que aquellas que están más próximas. Las plazas independientes de otras deben mirarse como que ellas solas han de proveer todos los recursos de su defensa. Los puertos a donde es costoso (como los de esta mar) mantener escuadras, no tienen de dónde esperar socorros, suelen presentarse delante de ellos los enemigos a declararles la guerra, llegando antes que el amago el golpe; y una vez perdidas, hace la distancia más dificultosa la empresa de la recuperación.*
21. *La segunda de lo dificultoso de la entrada a este mar, manifiesta lo contrario las muchas veces que han entrado los enemigos y lo testifica también los pocos navíos de registro de nuestra nación que se han perdido en el viaje de cabo de Hornos, pues solo la Concepción que varó en el Estrecho de* [Le] *Maire el año de 1765. Y el Oriflame que naufragó este año en las costas de Chile, son las únicas desgracias*[11] *que en esta carrera se han experimentado, que en cualquiera otra de las de Indias se podrían numerar muchas más. Pero no son las navegaciones por largas peligrosas cuando las emprenden barcos bien prevenidos con lo necesario para ellas, y si tienen escalas donde refrescarse. Si los enemigos hubieran de llegar desde Londres al Mar del Sur sin tener donde mojar el ancla, no serían tan determinados: Pero la costa de Portugal, las de África y del Brasil, las islas de Madera, de Cabo Verde, Fernando Noroña, Ascensión Menor y Santa Catalina, les ofrecen tránsitos proporcionados a las necesidades imprevistas. ¿Y quién sabe si las Malvinas, donde este año se ha sabido están establecidos los ingleses, les sirve, bien fortificados, como de puerta a este mar? ¿Por qué no pueden fundar una colonia en el estrecho de Magallanes, en la isla del fuego o en las costas de Chiloé? Países no bien reconocidos todavía. También pueden, como ya en otra ocasión expuse con motivo de las fortificaciones de Panamá, y como lo intentaron los almirantes Vernon y Anson, combinar dos operaciones, una por el norte y otra por el sur. ¿Por qué establecidos en la Calidonia no podrán (como otras muchas veces han hecho) pasar por el Darién? Máxima de la guerra es que no hay mal paso sin enemigos, por áspero que sea. ¿No han pasado otras veces de la costa de los indios mosquitos en el Mar del Norte a la Costa Rica en el Sur? Y una Gaceta de Londres del mes de diciembre del año de 1768 ¿no dio noticia del paso que había hallado un oficial que navegaba en los navíos de la Compañía de Hudson para este mar? Que este puede llegar a ser otra nueva entrada, y tal vez más fácil que las demás. Nosotros debiéramos buscar este paso, principiando por un reconocimiento de las tierras que están al norte de la California.*
22. *La tercera, de que piratas solo han entrado, es cierto que algunos lo han sido, pero no todos, ¿y qué importará esto?, ¿acaso no son temibles esta especie de corsarios? ¿No son los que tienen menos sentimientos de humanidad? ¿Y los que atropellan por las leyes, que conservan en las más sangrientas guerras los que pelean por el honor de su nación y*

11 Esto se debe entender de los de comercio, pues de guerra y de corsarios se han perdido otros.

soberano? ¿Y no son, estimulados de la codicia, los más intrépidos para emprender acciones temerarias? Véase en la Historia de los flibustieres por Oliver o Exmelim la singular ordenanza que establecieron para partir con fidelidad estas gentes lo que sacaban de los pueblos que se rescataban o ponían en contribución; además de su parte tenía cada uno la cantidad de pesos correspondiente a su hazaña o pérdida: quien se dejaba un brazo, mano o pierna, tenía de recompensa quinientos pesos y quien ambas, mil y ochocientos; un solo ojo valía cien pesos, pero los dos, se pagaban con dos mil, etc. Estos fueron los que piratearon el siglo pasado, y los más de los otros armamentos que a ella vinieron fueron hechos y determinados en los puertos de Inglaterra y Holanda, y sostenidos con la fuerza de estos Estados.

23. *Desde que llegaron a saber los extranjeros las riquezas que producía el Perú, empezamos a experimentar en estos mares sus correrías; y aún no bien establecidos en sus dilatadas costas y teniendo que acabar de vencer todavía a los Yngas, que suscitaban nuevas guerras para volver a la dominación de sus antecesores, ya fue preciso, que nunca han de faltar infelicidades, ponernos a la defensiva contra nuevos enemigos.*
24. *El primero que enseñó el camino a sus compatriotas y empezó las hostilidades a los cincuenta años de la llegada de Pizarro y Almagro, fue el inglés Francisco Drak* [Francis Drake] *que salió de Plimout* [Plymouth] *con cinco bajeles y pasó por el estrecho de Magallanes. Este invadió El Callao y tomó un navío cargado de plata, lo que partió con sus compañeros en una isla, que se le quedó este nombre, cerca de la línea; y es el mismo que siete años después, que fue el de 1585, saqueó a Cartagena y quemó la mitad de la población. Riccioly en su Geografía. Libº. 3º. Capº.22. Lima fundada Can. 5 Oct. 69. Cosme Bueno, Catálogo Histº. 9 y 10.*
25. *El segundo fue Thomas Candisk* [Cavendish], *que también salió de Plimout con tres velas, y pasó igualmente por el mismo estrecho en febrero del año de 1587. Este mismo año tomó la nao de China en la altura del Cabo de San Lucas en la California. Riccioly en el lugar citado, Capº 98. Compendio de los viajes de los Holandeses Tomº 2º Pag. 43. Lima fundada Can 5.Oct. 56. Cosme-Bueno ibidem. Y Viaje alrededor del mundo por Dampierre.*
26. *A este siguió en 1594 Ricardo Aquines* [Richard Hawkins], *inglés, que fue este vencido por D. Beltrán de la Cueva en reñido combate. Cristóbal Suárez, Histª del Virrey Marqués de Cañete.*
27. *En 1600 entró Oliver de Nort* [Oliver van Noorst] *por el estrecho de Magallanes con dos navíos, el Mauricio* [Mauritius] *y Enrique* [Hendrik-Fredrik], *y las chatas Concordia* [Endracht] *y Esperanza* [Espérance]; *y porque supo que el Virrey Marqués de Salinas hacía contra él una expedición, para esperarlo en el cabo de San Francisco, huyó a las Islas de los Ladrones y de allí se dirigió a las Filipinas. Riccioly. Teodoro Bry Histª América pág 9. Viajes de los Holandeses tomo 2º. El Señor Morga, Histª Filipinas. El Señor Solórzano Lib. 1º capº 8 nº 40.*
28. *En el mes de Mayo de 1615 entró Jacobo Spilberg* [Joris van Spielbergen], *con seis bajeles. Teodoro Bry, Señor Solórzano tomo 1º Libº 1º numº. 41. Riccioly ya citado y Lima fundada.*
29. *El siguiente año pasó el estrecho de* [Le] *Maire, a quien le dio el nombre, y dobló el cabo de Hornos, Jacobo Le Maire* [Jacob Le Mayre] *y Guillermo Soheven* [Wilhelm von Schoutten], *holandeses, y el inglés Guillermo Fztem* [Fzotem]. *Cosme Bueno. Y Viaje al mar del Sur por el ingeniero Frecier.*
30. *En 1624 Santiago Eremite Clerk* [Jacques L'Hermite] *se presentó delante del Callao con once navíos y 1.600 hombres de desembarco, con tanta fortuna pasó el Cabo de Hornos,*

que llegó en barcos de víveres y un brulote, pero halló tan vigorosa resistencia en el marqués de Guadalcázar, entonces virrey, que murió de despecho y fue enterrado en la isla de San Lorenzo; pero su escuadra saqueó a Pisco y Guayaquil y en el mismo Callao quemó 10 navíos. Viaje al mar del Sur por el ingeniero Frecier. Fray Buenaventura de Salinas en su Memorial. Riccioly. Solórzano tom.1º Libº 2º Capº 25 numº 85. Cosme Bueno.

31. *El año de 1641 se dio principio a fortificar El Callao, Valparaíso y Valdivia, por haber intentado con una escuadra Enrique Breaut* [Hendrik Brower], *holandés, establecer colonia en este último puerto, contra quien envió el virrey marqués de Mancera a su hijo D. Antonio de Toledo, que no lo encontró. Lima fundada Cant. 8 Oct. 22.*
32. *En 1670 fue preso en Valdivia Carlos Clerk que padeció en Lima el último suplicio, y este mismo año tomó y quemó Morgan a Panamá después de haberse apoderado de Portobelo y Chagres.*
33. *El año de 1680 es la época de las irrupciones de los flibustieres en este mar; nuestras ambas Américas fueron destruidas, saqueadas* y bañadas de sangre por un corto número de ingleses, holandeses y franceses conocidos con este nombre, que se deriva de la palabra *flibustier, que quiere decir corsario; los más de ellos eran audaces vagamundos confinados de sus países por horribles delitos. Tenían sus asambleas en las pequeñas islas Antillas, de donde salían a las demás y al continente para saciar su codicia e inhumanidad; rara fue la plaza o pueblo marítimo que se escapase de este estrago. El Río del Ache* [Río de la Hacha], *Santa Marta, La Guaira, Veracruz, Campeche, Mérida, Portobelo y otros, etc. lo sufrieron, y aún algunos muchas veces. Véase la Historia de los Flibustieres. Hasta ciudades retiradas del mar algunas leguas llegaron sus hostilidades, consternaron y esparcieron un terror pánico por toda la América. En la Escuela Militar se halla un pasaje, sucedido en esta misma ciudad, en la segunda invasión, que lo acredita: Llevaba el flibustier Lussan una mujer a los vecinos que estaban en rehenes del rescate, y con lágrimas le decía con frecuencia por el camino:* ***Señor, por amor de Dios, no me coma*** [subrayado en el original], añadiendo cuando estuvo desengañada de que los ingleses no eran trogloditas, que hasta entonces habían *creído que tenían figura diferente de la humana, que eran como unos disformes monos. Escuela Militar, año de 1690, tomo 2º, pág. 38.*
34. *A estos aventureros les era en aquel tiempo el paso del Darién muy familiar. Los primeros que lo pasaron fueron el número de 400 mandados por Juan Guarín* [John Warlen] *y Bartolomé Chearps* [Bartholomew Sharp], *que desembarcaron cerca de la Calidonia y en nueve días de marcha salieron al río de Santa María en este mar, construyeron embarcaciones con las que intentaron tomar a Panamá, llegaron a las islas de Juan Fernández, y en Arica fueron vencidos por Bartolomé Oviedo. (Cosme Bueno. Viaje de Dampierre). Parte de estos repasaron el Darién desde el golfo de San Miguel hasta la Punta de San Blas en veintitrés días, haciendo un camino de ciento diez millas (Ibidem).*
35. *Estos corrieron la costa del Perú y Panamá y saquearon a Nicoya, desde donde pasaron al cabo de Gracias a Dios en el Mar del Norte por el mismo camino por donde entró el Capitán Harris (Viaje de Dampierre). El siguiente año los capitanes piratas Swan, Lequie, Gronet* [Francis Groignet], *y Trovoley* [John Wes Townley], *ingleses y franceses, pasaron sucesivamente por el Darién, encontraron en las islas del Rey la flota el Perú que iba a Panamá, se dieron batalla y la perdieron, pero por esto no dejaron de tomar a Colonche, Manta, Punta de Santa Elena, la Puná, Guayaquil, Taboga, Islas del Rey, Chepo, Nueva Población, Realejo, Guatulco* [Huatulco], *Masaclan* [Mazatlán], *Serena, Paita, Saña, Casma, Canta, Pisco, y otros. A los que de estos quedaron en estos mares se juntaron en*

1707 Eduardo David [Edward Davis], *Guillermo Dampierre* [William Dampier] *y Roggers* [Woodes Roggers], *que entraron por el Cabo de Hornos, contra los cuales salió una escuadra del Callao de siete velas, al cargo de Thomas Palabicinio y D. Santiago Pontejo, y se retiraron huyendo a las costas de Nueva España. Después salió otra de cinco bajeles al mando de D. Pablo de Alzamora, que no los encontró: Raveno de Lusano* [Raveneau de Lussan]. *Lima fundada. Ingeniero Frecier. Viaje de Dampierre. Historia de los Flibustieres.*

36. *Otros dos piratas entraron en 1713, que se apresaron uno en las costas del Perú y otro en la de Nueva España.*
37. *En 1720, el corsario inglés Cliperton* [John Clipperton] *hizo varias presas, y por el armamento que salió contra él pasó al Oriente. Otros dos navíos holandeses en 1725 vinieron a comerciar llamados San Francisco y San Luis; este último fue tomado en el puerto de Esquimbo, y el San Francisco, después de sufrir el combate con una fragata armada en Lima, se escapó y en el Mar del Norte lo apresó el Conde del Clavijo cerca de Portobelo.*
38. *El último corsario que entró fue el Vice-Almirante Anson el año de 1740, que invernó en las Islas de Juan Fernández, hizo varias presas, quemó y saqueó a Paita, y coronó sus trabajos con la rica nao de Manila, de que se apoderó en el Asia. Viaje del Almirante Anson.*
39. *Vista ya la utilidad de esta Plaza, las ventajas que de ella se pueden sacar, las veces que ha sido saqueada, y los armadores corsarios y piratas, que han entrado en esta mar, se conocerá por consiguiente la necesidad de asegurar esta ciudad como una de las principales de ella; pero como es preciso dar a una nueva plaza las fortalezas, tropa y demás necesario según su importancia, situación y consecuencia, sigue a esta descripción (para demostrar los proyectos que se han ejecutado) las razones que he tenido para dar a las Baterías y Fuerte la disposición, figura y solidez que se ve en los planos y perfiles, y la dotación y demás instrumentos que a este acompañan; para que teniéndolas presentes quien deba examinarlos con atención a ellos juzgue de lo bien o mal fundado de todo lo propuesto.*


BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIPINTEMAR

Between Despair and Opportunism: The Brouwer Expedition to Chile in 1642-1643

Mark Meuwese

Although the activities of Dutch maritime expeditions on the Pacific coast of South America in the seventeenth century appear remote to us, they continue to play a role in Latin American culture today. In 2005, an animated children's movie produced in Peru was released entitled *Pirates en el Callao*, or 'Pirates in Callao'. This movie is about two pre-teen boys who are transported back in time to early seventeenth-century Callao, the main port of colonial Peru, where they become unexpected participants in the local struggle against Dutch intruders or pirates. Although reviews were mixed, the film was a reasonable success in Latin American countries, reaching approximately 1.5 million young viewers. More recently, the Peruvian author Irma del Águila Peralta published an acclaimed work of historical fiction in 2011 about the Dutch expedition led by admiral Joris van Spilbergen to the South Pacific in 1615. A major theme of this book is the Dutch use of a telescope, a novel scientific instrument at the time, during their reconnaissance of the Peruvian coast. For contemporary Peruvian film-makers and writers, the seventeenth-century Dutch 'pirates' are apparently fruitful topics. The enduring interest in contemporary Peru in the seventeenth-century Dutch expeditions to the Pacific coast of South America is an encouragement to take a closer and critical look at these historical events.[1]

From 1599 to 1643, the Dutch launched no less than five separate naval expeditions to Spanish Peru and Chile. The primary target of these expeditions was the capture of Spanish ships carrying Andean silver destined for Spain and the Philippines. The Dutch, who had been waging a war for independence from Habsburg Spain since the late 1560s, rightly believed that the attacks on the silver shipments would deprive the Spanish Crown from the necessary finances to wage war in Europe. The secondary goal of the Dutch maritime raids in the Pacific was to establish an anti-Spanish alliance with the Araucanians, a Spanish term for a number of Chilean indigenous peoples, the most important of which were the people known today as the Mapuche. As scholars such as Kris Lane and Peter Bradley have pointed out, these Dutch

1 For the movie, see Marcel Haenen, *NRC Handelsblad*, backpage article, 10-11/9/2005; for the book by Irma del Águila Peralta, see *El hombre que hablaba del cielo*, Lima: Planeta, 2011. The book won a Peruvian book prize and was sold out as of June 2012.

expeditions, although largely unsuccessful in intercepting the silver transports or forging lasting alliances with the Mapuche, greatly alarmed Spanish authorities in Peru and Chile. Pressured by local settlers and officials, the Spanish Crown spent large sums of money to strengthen the military defences of Peru and Chile against the threat of Dutch pirates.[2]

In this essay I examine the last and most curious Dutch expedition that sailed into the *Mar del Sur* or the South Pacific in the seventeenth century. This naval incursion was the expedition from 1642 to 1643, sponsored by the Dutch West India Company, to search for gold and to establish a permanent stronghold in Valdivia, a colonial city in southern Chile that had been abandoned by the Spanish since 1599 after attacks by the Mapuches. The expedition was led by Hendrick Brouwer, a director of the West India Company and a former governor-general of the Dutch colonial possessions in Asia. The second in command was Elias Herckmans, a prominent official of the Dutch colony in northeastern Brazil. The expedition, consisting of five vessels, departed the Dutch Republic in the fall of 1642. The squadron arrived in Recife, the capital of Dutch Brazil, two months later, in order to take on additional soldiers and supplies. Brouwer's expedition set sail for southern Chile in mid-January 1643 where it arrived in late April after a difficult crossing of the Straits of Magellan. In August 1643, the sixty-one year old Brouwer died of an undisclosed illness. To make matters worse, gold was not found and relations with the indigenous peoples increasingly deteriorated after a promising start. After spending several more months on the southern coast of Chile, Herckmans and his fleet arrived back in Recife in December 1643.

Although historians agree that the Brouwer expedition was a failure, except for the discovery that a geographic landmark nearby the Atlantic entrance of the Straits of Magellan was an island (Staten Island or Isla de los Estados) and not part of the unknown Southland or Terra Australis, several aspects of the expedition remain unclear.[3] The first aspect concerns the motive behind the Brouwer expedition. When the West India Company authorized the expedition in the fall of 1642, the trade company was in a

2 Kris E. Lane, *Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750*, Armonk, New York and London: M.E. Sharpe, 1998; Peter T. Bradley, *The Lure of Peru. Maritime Intrusion into the South Sea, 1598-1701*, New York: St. Martin's Press, 1989.

3 For scholarship on the Brouwer expedition, the best English-language accounts remain Lane, Bradley, and Benjamin Schmidt, "Exotic Allies: The Dutch-Chilean Encounter and the (Failed) Conquest of America", *Renaissance Quarterly* 52 (1999), pp. 461-464. For Dutch publications, see Telting, "De Nederlanders in Chili, 1643", *De Indische Gids* 15 (1893), pp. 2012-2038; Natascha Wever, "Goudkoorts en giganten. Een indruk van de reisverslagen van Hollandse expedities in de Straat van Magalhães en Chili, 1598-1642", in *Indianen en Nederlanders, 1492-1992*, in *Wampum* 11 (1992), pp. 64-75; Kees Zandvliet, *Mapping for Money. Maps, plans and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th centuries*, Amsterdam: Batavian Lion International, 1998, pp. 82-84; Elisabeth Erb, „Het journaal van de Nederlanders in Chili, 1642-1643, alsmede een korte beschrijving van het eiland Eso, bevaren door de Nederlanders in 1643". MA Thesis in Dutch Historical Literature, University of Amsterdam, 2002; Willem van Rooij, editor, *Het jacht Dolphijn van Hoorn. Verkenner in de vloot van Hendrick Brouwer, 1643*, Hoorn: Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders, 2007. In Spanish, see Diego de Rosales, *Historia general del reino de Chile, Flandes indiano* (1877-1878).

powerful but also vulnerable position. On the one hand, the West India Company had conquered half of Portuguese Brazil and appeared on the verge of replacing Portugal as the dominant European power in the South Atlantic. On the other hand, by the early 1640s the West India Company had accumulated enormous financial debts in order to fight its military campaigns in the South Atlantic. Despite these serious financial difficulties, the Company dispatched Brouwer together with several expensive vessels and salaried soldiers and sailors to embark for his voyage to Chile. Why the almost bankrupt West India Company authorized the risky Brouwer expedition is a question that needs to be addressed more fully.

The second aspect requiring more clarification is the unraveling of the relationship between the indigenous peoples and the Dutch. According to scholars such as Benjamin Schmidt, the Brouwer expedition failed primarily because the Dutch alienated the Araucanians by persistently asking for gold. Although the Dutch quest for gold in Chile did play some role in raising suspicions among the Araucanians, this explanation may be too simplistic. Although gold and precious metals were highly valued among Europeans, it is not certain that they also did for the Araucanians. Perhaps other factors played a role in alienating the Araucanians from the Dutch in 1643. By examining more closely from the indigenous perspective why the Araucanians rejected the Dutch alliance I argue that indigenous peoples need to be taken more fully into account as influential actors when discussing European rivalries in the seventeenth-century South Pacific.

Before examining the indigenous perspective the actual motive of the West India Company for the Brouwer expedition needs to be clarified. As mentioned in the introduction, the Dutch launched a handful of expeditions to the Pacific coast of Peru and Chile between 1598 and 1643. The first four expeditions were all intended as maritime campaigns to strike against Spanish shipping and port-cities in the Pacific. Establishing anti-Spanish alliances with the Araucanians as well as with indigenous peoples of Peru was for the most part a secondary consideration. Although the expeditions did some damage to Spanish shipping, no rich silver ships were intercepted and no durable alliances with the Araucanians were made. Despite these failures, the Dutch continued to be attracted by the lure of the Mar del Sur.[4]

Dutch plans for expeditions to the South Pacific coast of South America entered a new phase with the establishment of the West India Company in 1621. The West India Company was chartered as a trade company modeled on the Dutch East India Company or VOC which had been established in 1602. Whereas the Dutch East India Company received a trade monopoly from the States General for Asia and the Indian Ocean, the West India Company received exclusive rights to trade and to establish colonies in the Americas and West Africa. Although the Pacific Ocean was considered to be part of the monopoly reserved for the VOC, the West India Company was able to deploy activities in it because the VOC was primarily concerned with trade and colonization

4 For these earlier expeditions, see Lane and Bradley.

in maritime Asia.[5]

For the first ten years of its existence the West India Company spent its resources on capturing Spanish treasure fleets in the Caribbean, on controlling the profitable gold trade in West Africa, and on taking over the rich sugar producing regions of northeastern Brazil. Preoccupied by these endeavors, the Company board of directors declined to participate in the so-called Nassau Fleet expedition which sailed from the Dutch Republic in April 1623 to attack Spanish ships and harbors in the South Pacific. Although the Nassau Fleet did considerable damage to Spanish shipping in coastal Peru, it failed to capture any of the richly loaded silver ships. Letters addressed to the indigenous people of Peru calling on them to rise up against Spanish rule also failed to be delivered by the Nassau Fleet.[6]

Three years after the return of the Nassau Fleet to the Republic in 1626, however, the West India Company made plans for its own expedition to the Mar del Sur. In the fall of 1629, the central board of Company directors outfitted an ambitious expedition to Chile. The fleet was to be led by the engineer Johannes van Walbeeck who had also served as a map-maker in the Nassau Fleet expedition. The primary goal of this expedition was to establish a permanent naval base in Chile from where Spanish shipping could be attacked. Additional goals included entering into an anti-Spanish alliance with the Araucanians as well as the exploration of the mythical Southland or Terra Australis that was believed to be located south of Latin America. Although Van Walbeeck departed from the Republic in 1630 he never got farther than Recife which had recently been captured by the West India Company. Since Portuguese resistance to the Company invasion force was much stiffer than expected, the Dutch in Recife enlisted Van Walbeeck and his men in the ongoing war against the Portuguese in Pernambuco. As Van Walbeeck became involved in naval operations along the coast of northeastern Brazil during the early 1630s, the initial plan for the expedition to Chile was shelved and Van Walbeeck sent his instructions for the expedition to Chile back to the Republic.[7]

After the West India Company had expanded its control over northeastern Brazil by the early 1640s, however, the Company became once again interested in establishing a foothold in Chile. In mid-1641, the West India Company was at the height of its power. After a decade of heavy fighting the Company controlled half of all the captaincies or provinces in Portuguese Brazil. Through the capture of Luanda in Angola and fort Elmina on the Gold Coast in West Africa in 1641 the West India Company also controlled the vital Atlantic slave trade to the Americas. Moreover, after Portugal restored its independence from Spain in 1640, negotiations were held between the Dutch and the Portuguese for an anti-Spanish alliance. After long discussions a ten year truce was made between the Republic and Portugal in June 1641. This truce went into effect in

5 Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, second revised edition, Zutphen: Walburg, 2002.

6 For the Nassau Fleet, see Bradley, *Lure of Peru*; Lane, *Pillaging the Empire*; and more recently Anne Doedens and Henk Looijestein, eds., *Op jacht naar Spaans zilver: Het scheepsjournaal van Willem van Brederode, kapitein der mariniers in de Nassause vloot (1623-1626)*, Hilversum: Verloren, 2008.

7 Zandvliet, *Mapping for Money*, pp. 82-84 (Van Walbeeck), pp. 172-173 (aborted expedition).

Brazil in November 1641, freeing up Dutch military resources in Brazil for gold-seeking expeditions in Pacific South America.[8] Already in August 1641, the government of Dutch Brazil, of which Johannes van Walbeeck was now a member, urged the central board of directors in the Republic to re-launch an expedition to Chile.[9]

Surprisingly, the dismal financial situation of the West India Company did not deter the *Heeren XIX* from approving the request for a new expedition to be sent to Chile. Because of the enormous expenses to maintain an army in Brazil the Company had accumulated enormous debts. Already in 1636 the Company had debts totalling 18 million guilders. It was therefore not surprising that shortly after the Dutch-Portuguese truce went into effect in the fall of 1641 that the board of central directors ordered a great army reduction in Brazil in order to save expenses. The salaries of several thousand European soldiers weighed heavily on the finances of the troubled Company. In April 1642, the Company directors even ordered the popular governor-general of Dutch Brazil, Johan Maurits of Nassau-Siegen, to step down because his high salary and lavish life style in Brazil was also seen as a drain on the Company's resources. Despite these serious financial cutbacks the *Heeren XIX* approved of the plan for an expensive and uncertain expedition to Chile in the summer of 1642.[10]

Why did the board of nineteen directors approve of the expedition to Chile in 1642 if the financial situation of the Company was so bad? Most likely the *Heeren XIX* gambled that the expedition to Chile would be successful in capturing Peruvian silver or in locating gold mines that were believed to be found nearby the abandoned Spanish city of Valdivia in southern Chile. The continuing Dutch belief in intercepting Spanish silver shipments and in finding gold in Chile is remarkable as the previous four Dutch expeditions had all failed in these endeavors. However, if silver and gold could be obtained in large enough quantities the West India Company would be able to pay off its debts immediately. Additionally, the possible capture of lucrative gold mines in Chile would most likely also attract new investors to the joint-stock Company. These financial considerations were critical for the Company in the early 1640s since its charter was to expire in 1646. If the West India Company could not improve its financial situation investors would stay away and the States General would not renew the charter, resulting in the automatic dissolution of the Company. In its desperate search for a spectacular windfall to stave off bankruptcy the central board's decision to supply expensive manpower and vessels for the risky expedition to Chile in 1642 becomes more understandable. Interestingly, in July 1643, when the Brouwer expedition had already been launched, the *Heeren XIX* submitted a formal request to the States General, requesting a temporary extension of the charter. It is possible that this request was connected with a hopeful outcome of the Brouwer expedition. If the expedition would succeed in bringing back great riches the WIC could become financially healthy

8 Den Heijer, *WIC*, p. 48 (developments in Brazil in 1640-1641).

9 Zandvliet, *Mapping for Money*, p. 173 (Van Walbeeck).

10 For the WIC in Brazil in the early 1640s and the financial cutbacks, see Den Heijer, *WIC*, pp. 48-49.

once again.[11]

Another explanation for the willingness of the central board of directors to support an expedition to Chile at a critical time in its existence was the role of Hendrick Brouwer. During his service as governor-general of the VOC in maritime Asia from 1632 to 1635, Brouwer had investigated the options of sending expeditions from Batavia, the political center of the Dutch East Indies on the island of Java, to the South Pacific in search for precious minerals and unexplored territories. Upon his return to the Republic in 1636 Brouwer soon concluded that his ideas for promoting VOC expeditions to the South Pacific were not shared by the central board of VOC directors. Partially for this reason Brouwer became a director of the Amsterdam Chamber of the WIC. In this new capacity Brouwer began to lobby his colleagues to outfit voyages to the South Pacific, including Chile and Peru. Because of his expertise in this area the board of WIC directors appointed the sixty year old Brouwer as the supreme commander of the expedition in 1642. This voyage also enabled Brouwer to personally explore the mythical continent of Terra Australis that was believed to be located in the South Pacific. Although no European had actually ever visited this landmass, Brouwer and the West India Company had great hopes for the commercial potential of Terra Australis. If Brouwer could locate Terra Australis and find rich natural resources on it the Company could expect to attract many new investors.[12]

Let me now turn to the second aspect of the Brouwer expedition, its problematic relations with the indigenous peoples in Chile. As the Company directors acknowledged in their instructions to Brouwer, the expedition to Chile could only be successful if an anti-Spanish alliance was formalized with the indigenous Araucanians. Friendly relations with the Araucanians were essential as they would protect the Dutch outpost in coastal Chile from Spanish counterattacks. Moreover, the Araucanians could help Brouwer and his men in locating the gold mines nearby Valdivia. To cement the alliance and to convince the indigenous peoples of good Dutch intentions the expedition was supplied with trade goods including firearms and ammunition. Some Araucanians also had to be brought back to the Republic so that they could be shown how committed and successful the Dutch were in fighting the common Spanish enemy. Formal letters of friendship signed by *stadholder* Prince Frederick Henry, the supreme commander of Dutch military forces, were also brought along on the Brouwer expedition to distribute among prominent Araucanian caciques or chiefs. Finally, to strengthen relations the Brouwer expedition was instructed to introduce the Protestant religion among the Araucanians who were believed by the Dutch to live in "heathenish blindness and the superstitions of Popery" because of the activities of Catholic missionaries. All these detailed instructions suggest that the central board of Company directors was very hopeful that the expedition would be able to establish friendly relations with the

11 Den Heijer, *WIC*, p. 97 (renewing of charter and request to States General in 1643).

12 Diederick Wildeman, "Ontdekker op de brandstapel: Hendrick Brouwer en zijn reizen, 1606-1643", in *De ontdekking van de wereld. Nederlanders in onbekend vaarwater (1600-2000)*. Eds. Remmelt Daalder and Leonard Blussé, et al, Zutphen: Walburg, 2003, pp. 74-81, esp. 77-78.

Araucanians living in the vicinity of Valdivia.[13]

Despite the careful instructions the Brouwer expedition largely failed in establishing a firm alliance with the indigenous peoples along the coast of southern Chile in 1643. One reason for this was because the Brouwer fleet lost its supply ship during the crossing of the Straits of Magellan in early 1643. The lack of food supplies made the Brouwer expedition greatly dependent upon the willingness of the indigenous peoples to supply the Dutch with food and water. From May to August 1643, the Brouwer expedition spent time on and around the island of Chiloe. Establishing a base on the island proved problematic as the local Huilliche people were hesitant to enter into an alliance with the Dutch. On several occasions Huilliche men threw back into the water white banners and presents left onshore by the Dutch as a sign of friendship. Several Huilliche men on horseback were eventually captured and interrogated. They supplied the Dutch with some intelligence about the whereabouts of the Huilliche and the Spanish on the island. On June 6, the Brouwer expedition reached Castro, the main Spanish city on Chiloe, which the Spanish had quickly evacuated. After the Dutch burnt the city and defeated a Spanish force, the Huilliche became more willing to meet with the Dutch. In late July, while Brouwer had fallen seriously ill, two caciques and a force of two hundred Huilliche warriors met the Dutch to discuss an alliance. Brouwer, Herckmans, and the other Dutch commanders, however, decided to move northward along the coast to the abandoned Spanish city of Valdivia, site of the reported gold mines and controlled by the Mapuche peoples. Almost five hundred Huilliche people, including women and children, sailed with the Brouwer fleet to Valdivia, which was reached in August.[14]

After initial friendly interactions, which included a ceremonial meeting between Herckmans and prominent Mapuche caciques, nearby the ruins of Valdivia in early September 1643, relations quickly soured. Shortly after this meeting the Mapuche chiefs instructed their people to no longer supply the Dutch with critical food supplies such as goats, grains, pigs, and llamas. Without essential food supplies, alarmed by rumors of the impending arrival of a Spanish military force, and faced with desertions, Herckmans soon decided to abandon Chile and return to Recife. In mid-October, Herckmans and his men departed Valdivia.[15]

Why did Dutch relations with the Mapuche collapse so sudden? According to some historians such as Benjamin Schmidt, Herckmans undermined his own effort by openly asking the Mapuche caciques about the whereabouts of gold. The Mapuche caciques replied to Herckmans that their people had greatly suffered from Spanish gold-seekers and would never allow this to happen again. Confronted with the angry reply by the caciques, Herckmans quickly dropped the subject and expressed the wish that gold

13 The instructions are discussed in A. Telting, "Nederlanders in Chili", p. 2019 (quotation).

14 For the Dutch-Huilliche relations, see Van Rooij, *Het jacht Dolphijn*, pp. 67-70 (Dutch in Castro), pp. 85-86 (two caciques), p. 89 (Huilliche traveling with the Brouwer fleet to Valdivia).

15 Van Rooij, *Het jacht Dolphijn*, p. 91; Telting, "Nederlanders in Chili", pp. 2028-2029.

could perhaps be obtained through peaceful trade in the future.[16]

Although the Mapuche anger about the Dutch inquiry about gold is a persuasive explanation for the sudden unraveling of the relationship, the issue of the Dutch looking for gold was only one that upset the Mapuche. While the Dutch interest in gold was a concern for the Mapuche, the indigenous people were more broadly concerned about a permanent European presence on their territory. In 1599, the Mapuche had expressed their desire for sovereignty by driving the Spanish from their lands. Although the Mapuche continued to trade with the Spanish in order to gain access to valuable European trade goods, the Mapuche did not tolerate the Spanish to re-establish a permanent foothold on their lands. The arrival of the Dutch fleet of Brouwer and Herckmans at Valdivia in August 1643 alarmed the Mapuche because it was possible that the Dutch would be like the Spanish in wanting to establish a permanent foothold on their territory. This concern explains perhaps why the Mapuche caciques who met Herckmans in early September refused to sign a paper that Herckmans offered them at the end of the meeting. Although Herckmans suggested that the paper only signified a formalization of the anti-Spanish alliance, the Mapuche caciques replied that they only honored verbal agreements. By refusing to sign Herckmans' paper the Mapuche caciques indicated their fear that the paper would formalize a permanent Dutch presence on their land.[17]

Another indication that the Mapuche were greatly concerned about the Dutch attempting to establish a foothold on their territory was their anger when they witnessed the construction of a fort by Company soldiers and sailors nearby Valdivia. In the surviving log-book entry of the Brouwer expedition an incident is described on October 11 where a group of Mapuche try to kill a Spaniard who served as interpreter for the Dutch. The Mapuche were apparently furious after Dutch sailors and soldiers had begun to dig trenches and put up the earthen foundations for a fortress. The Mapuche were greatly upset about this development and they held the Spanish interpreter responsible for guiding the Dutch to Valdivia. This incident suggests that the Mapuche did not tolerate any Europeans on their territory, whether they were Dutch or Spanish. The Mapuche concern for territorial sovereignty, rather than the Dutch quest for gold, was therefore the main reason why the Mapuche broke off the alliance with the Dutch in 1643. The Mapuche were willing to establish friendly relations with the Dutch but only as long as the Dutch did not stay.[18]

When Herckmans and the rest of the expedition returned to Recife in December 1643, governor-general Johan Maurits was greatly disappointed. Maurits had become so hopeful about a positive outcome of the Brouwer expedition that he had even begun preparing a strike force to attack Buenos Aires. If the WIC could gain control of the

16 Schmidt, "Exotic Allies", p. 467; see also Caspar van Baerle, *The History of Brazil under the Governorship of Count Johan Maurits of Nassau, 1636-1644*, translated and edited by Blanche T. van Berckel-Ebeling Koning, Gainesville: University Press of Florida, 2011, p. 269 (caciques angry about gold mentioning).

17 Van Baerle, *History of Brazil*, p. 269 (caciques refusing to sign paper).

18 Van Rooij, *Het jacht Dolphijn*, p. 91; Barlaeus, *Nederlandsch Brazilië*, p. 356;

Rio de la Plata, the Company was able to attack the Spanish in Chile and Peru from the rear. Unfortunately for Maurits, the unexpected arrival of Herckmans meant the end of the Dutch penetration of Spanish South America. The gamble of the West India Company to obtain gold and silver on the Pacific Coast of South America had disastrously failed. In order to save the Company financially the central board of directors was now fully dependent on the well-being of its colony in Brazil. However, in the summer of 1645 a major rebellion broke out among the Portuguese settlers of Pernambuco. This uprising marked the beginning of the end of the West India Company's empire in the South Atlantic.[19]

In conclusion, the failed Brouwer expedition to Chile from 1642 and 1643 highlights two critical themes in the history of Dutch maritime predation in the South Pacific. First, the motives of the Brouwer expansion demonstrate the increasingly desperate and opportunistic nature of the West India Company's empire building in the 1640s. Although the Company had brought under control a large part of Portuguese Brazil as well as Atlantic Africa by 1642, the Dutch trade company was also in terrible financial shape. To save expenses the West India Company recalled a large number of its troops from Brazil. In this precarious financial situation the central board of Company directors dispatched Hendrick Brouwer to establish a maritime and mining outpost in Chile. Even though four earlier Dutch expeditions to the Pacific coast of South America had dismally failed, the West India Company believed that this time it would be successful. As the Mapuche responses to the Brouwer expedition make clear, however, the expectations of the central board of Company directors were unrealistic.

The second theme of the Brouwer expedition to highlight is the prominent role played by indigenous peoples in the Dutch maritime raids in the South Pacific. Although the Mapuche and Huilliche were interested in establishing alliances with the Dutch, they were only willing to do so on their own terms. Once it became clear to the Mapuche that the Dutch, who were dependent on indigenous food supplies, wanted to establish a permanent base on their territory, the Mapuche effectively terminated the alliance by withholding food from the Dutch. The Brouwer expedition demonstrates that Dutch, and also later English maritime expeditions against the Spanish in Peru and Chile, could not take alliances with indigenous peoples for granted. Even though indigenous peoples such as the Mapuche had hostile relations with the Spanish, the aboriginal nations of southern Chile were equally wary of Dutch and English intruders. As the role of the Mapuche in the Brouwer expedition suggests, indigenous peoples were a critical factor in the Dutch maritime raids against the Spanish empire in South America.

19 Telting, "Nederlanders in Chili", pp. 2032-2033.

Conceitos: O problema dos termos *pirata* e *corsário* no Brasil colonial

Zoroléo do Amaral Queiroz

Os saques marítimos foram comuns em todos os momentos da História, pois fazia parte da dinâmica cultural marítima saquear outras embarcações a fim de suprir suas necessidades, quaisquer que fossem elas. De maneira geral, esses atos poderiam ser considerados como atos de pirataria, no entanto, é necessário averiguar quem pode ser considerado um pirata e quem não pode, de maneira a evitar o tão famigerado anacronismo.

Até a chamada Idade Moderna, os saques marítimos não eram considerados crime, pois havia toda uma cultura comum entre aqueles que se utilizavam do mar como meio de sobrevivência –até esse momento, região exclusiva do poder privado– pois como a vida marítima era (e ainda é) repleta de dificuldades, havia não somente a necessidade, como era permitido, saquear outras embarcações sem que isso fosse considerado um ato criminos. Esses grupos privados controladores do "mundo marítimo" ocidental organizavam-se em guildas que auxiliavam seus membros quando esses tinham suas embarcações saqueadas por membros de outras guildas. Esse auxílio surgia por meio das "cartas de marca ou represália", documentos que permitiam àqueles que se sentiam lesados retaliar o ataque sofrido da mesma maneira, sem que existissem represálias por parte de outros grupos, já que esse estava em seu pleno direito de retaliar o ataque sofrido contra aquele que o atacou.[1]

Com a queda do sistema feudal, as Coroas europeias precisaram encontrar outra forma de manter não apenas sua hegemonia, como também seu padrão de vida, e viram no comércio marítimo uma excelente oportunidade. A questão é que, no momento da chegada das Coroas nesse "mundo marítimo", os grupos privados já consolidavam sua própria hegemonia ha, pelo menos, um século, acarretando uma forte disputa entre as Coroas e esses grupos privados pelo controle efetivo do comércio marítimo. Os poderes privados acabaram "perdendo" essa disputa devido a gradual e constante tomada e incorporação do "mundo marítimo" e suas leis e costumes pelas Coroas europeias. Contudo, devido aos séculos ligados à economia da terra, as Coroas, sem

1 Leandro D. Duran, "A Construção da Pirataria: o processo de formação do conceito de "pirata" no período moderno", Dissertação (Mestrado), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas; Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000, pp. 67-69.

conhecimento do novo ambiente que agora dominavam, não deixaram de utilizar os grupos privados em seu nome, utilizando-se das "novas" cartas de corso –as antigas cartas de marca ou represália– para manter o controle sobre esses grupos. Dessa maneira, era apenas permitido o saque por parte daqueles cuja autorização havia sido dada pela Coroa. Uma das principais monarquias europeias a agir dessa maneira foi Portugal, principalmente durante os primeiros cento e cinquenta anos de seu "domínio" do Atlântico.[2]

Com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, Portugal e Espanha dividiram o novo mundo de uma maneira que, aparentemente, não pareceu muito vantajosa para os lusitanos. Contudo, a Coroa portuguesa –e também a espanhola– aproveitou-se da maior parte do Atlântico sob sua metade do mundo para elevar um poder de controle oceânico que afetou diretamente todas as Coroas que haviam sido excluídas desse acordo exclusivamente ibérico. Países como França e Inglaterra encontravam-se diante de uma afronta direta ao seu próprio poder constituído com a imposição de Portugal e Espanha de que o mar fazia parte de seus territórios e que apenas navios com suas autorizações poderiam saquear livremente. Essa atitude, por sua vez, tornava corsários legítimos –possuidores de cartas de corso de outras Coroas– piratas, o que não foi visto com bons olhos pelas outras Monarquias europeias.[3]

As incursões contra territórios espanhóis e portugueses no "novo mundo" foram sendo intensificados com o passar dos anos, e logo ingleses, franceses e holandeses, por exemplo, navegavam e habitavam territórios antes "exclusivamente" castelhanos ou lusitanos. A hegemonia ibérica no "novo mundo" foi ameaçada em diversos momentos, mas não com força suficiente para que pudesse ser desfeita.

América portuguesa – domínio e disputa

Com a chegada dos primeiros portugueses nas terras que posteriormente viriam a ser chamadas de Brasil, abriu-se para a Europa uma nova porta para as atividades marítimas. De 1500 a 1530, mais ou menos, Portugal não deu muito interesse nas terras descobertas no Atlântico Sul, não se preocupando em defender essas novas terras. Dessa maneira, a "América portuguesa", principalmente a parte mais ao norte, passou a ser uma região estratégica para súditos de outras Coroas europeias ávidos pelo ouro e prata espanhóis ou por adquirir terras nesse "novo mundo".

Com a derrocada do sistema mercantil no Oriente, Portugal passou a necessitar de outra fonte de renda para suprir seus gastos e manter o padrão de vida que possuíam, passando, a partir desse momento, a olhar as terras austrais "descobertas" por Pedro Álvares Cabral, como uma provável fonte de renda para substituir o rentabilíssimo comércio de especiarias com o Oriente. Essa decisão fez com que Portugal, durante algumas décadas, lutasse contra franceses e ingleses que já haviam se instalado nas

2 Ídem, pp. 87-105.

3 Zoroléo do Amaral Queiroz, *O Submundo Marítimo: Os Piratas e a sociedade caribenha inglesa entre os séculos XVII e XVIII*, Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2011.

terras e já possuíam certa ligação com os nativos. As "Capitanias Hereditárias" surgiram com o intuito não apenas de povoar o novo território como também de protegê-lo contra as ameaças vindas do mar e para expulsar as ameaças que já se encontravam fixadas em terra firme.

Para tal empreitada Portugal, como todas as Coroas europeias envolvidas no mundo marítimo, também se utilizava de autorizações oficiais que permitiam a indivíduos privados agir contra esses estrangeiros[4] que habitavam suas terras sem que houvesse retaliações, tendo em vista não apenas o caráter hostil –pelo menos na visão de Portugal– como também os conflitos bélicos entre as Coroas que ocorriam na Europa. Períodos de guerra eram onde marinheiros e capitães, contratados como corsários, faziam sua fama e fortuna, sendo algumas vezes reconhecidos por suas ações e, por esse motivo, incorporados às linhas oficiais da Coroa.

Devido á partilha do novo mundo entre Portugal e Espanha com a assinatura do Tratado de Tordesilhas, como dito anteriormente, outras Coroas, como Inglaterra e França, viram-se excluídas de um processo de exploração e colonização que se mostrava muito rentável para ambas as Coroas ibéricas. O ouro e a prata mesoamericana e as "especiarias" da América portuguesa aumentavam o tesouro espanhol e lusitano, respectivamente. Ainda no século XVI tiveram início as primeiras empreitadas inglesas e normandas nesse novo mundo a fim de, também, obter sua parte nesse novo e lucrativo mercado marítimo.

A América espanhola foi alvo de diversos ataques durante os primeiros séculos após a colonização. Em períodos de guerra, a presença de Corsários era intensa nos mares do Sul, principalmente na região caribenha quando se fala de América espanhola. Contudo, com o fim dos conflitos europeus, as cartas de corso passavam a não ser mais utilizadas e aqueles anteriormente tidos como corsários, se não fossem incorporados às linhas oficiais das Coroas, continuariam seus saques, mas agora de uma maneira não legal, deixando de ser corsários e passando a piratas.

A presença de ingleses, franceses e holandeses, principalmente, não foi diferente na América portuguesa. Alguns dos mais famosos navegadores da época pertencentes a esses países estiveram nas terras luso-brasileiras com a finalidade de colonizar, como foi a tentativa da "França Antártica" –os ataques de Dugauy-Trouin e Duclerc ao Rio de Janeiro no século XVIII[5]– comercializar, como foi o caso de alguns holandeses ou simplesmente atacar para conseguir um lucro maior, como fez Thomas Cavendish em Santos. As disputas por riqueza e também por terras na América portuguesa foi um grande desafio que a Coroa lusitana precisava resolver caso desejasse manter o controle sobre suas terras no "novo mundo".

A essas disputas pelo controle da terra podemos considerar o fato de Inglaterra, França e, porque não incluir Holanda, estarem insatisfeitas com sua exclusão da partilha

4 O termo *estrangeiro* é utilizado no texto para englobar todos aqueles europeus não portugueses.

5 Rafael Crivellaro, *As aventuras e desventuras dos corsários ingleses, franceses e holandeses em seus ataques ao Brasil colonial*, Porto Alegre, 2007, pp. 22-31.

dos novos territórios descobertos no final do século XV e com as políticas adotadas pelos países ibéricos de impedir que suas colônias comercializassem diretamente com embarcações cujas bandeiras ostentassem o símbolo de outras Coroas europeias. Portugal foi ainda mais além, anulando, em sua própria jurisdição, a validade das Cartas de Corso que não fossem expedidas pela Coroa portuguesa ou pelo Tribunal do Almirantado.[6] Essa política acarretou, no primeiro momento, a presença de diversas embarcações estrangeiras nas costas brasileiras, estando elas comercializando com os habitantes ou propondo-se a construir vilas e fortes a fim de um controle territorial mais intenso, como foi o caso dos franceses presentes na Capitania do Maranhão e Grão-Pará no século XVII.

Os ingleses também se mostraram muito interessados no que o território lusitano nas Américas poderia oferecer, principalmente em questão de madeira, animais e outros produtos retirados da floresta. Mesmo com as colônias proibidas de comercializar com embarcações não portuguesas e com a ameaça de serem tratados como piratas pelas autoridades, os ingleses continuaram suas incursões sobre o litoral da América portuguesa. As ameaças, contudo, não surtiam muito efeito já que, por mais que desejasse, Portugal não teria como sobrepujar a força naval inglesa constituída, em sua grande maioria, por embarcações privadas detentoras de cartas de corso expedidas pela Coroa inglesa.[7]

Alguns dos memoráveis corsários ingleses que estiveram no Brasil foram Thomas Cavendish –que atacou a cidade de Santos no final do século XVI– *Sir* James Lancaster –que tomou a cidade do Recife em 1594– e *Sir* Francis Drake –segundo a obra de Richard Hakluyt, Drake no Brasil em 1577 apenas para buscar refúgio devido a uma perseguição que sofria–.[8]

Os holandeses que estiveram presentes no Brasil estão, em sua maioria, ligados ao período de três décadas de dominação holandesa nas capitanias do norte do Brasil, como Recife e Rio Grande. Normalmente vistos como invasores, não se pode esquecer que Holanda e Portugal possuíam boas relações diplomáticas, muito diferente das relações entre Holanda e Espanha. A tomada das Capitanias do norte por parte dos holandeses deu-se no momento da unificação ibérica sob a égide de Filipe II, rei da Espanha. Essa unificação era problemática para a Holanda que, de alguma maneira, teria seu comércio de açúcar com Portugal dificultado. Fizeram, então, a única coisa que poderia ser feita para manter seu comércio: tomaram para si a região do antigo reino de Portugal produtora de açúcar.

No entanto, outros holandeses passaram pelo litoral da América portuguesa antes da tomada de Recife por frotas da Holanda. Joris Van Spilbergen,[9] segundo Crivellaro, atacou

6 Instituição criada para regulamentar e fiscalizar a atividade marítima dos súditos das Coroas, assim como para punir qualquer ato considerado criminoso por parte de qualquer embarcação (o termo embarcação aqui é utilizado para ilustrar um grupo atuante dentro do espaço de um navio ou de qualquer outro tipo de transporte marítimo).

7 Duran, "A Construção da Pirataria...", p. 98.

8 Crivellaro, *As aventuras e desventuras dos corsários*, pp. 9, 16 e 19.

9 Ídem, p. 33.

as vilas de Santos e São Vicente no ano de 1615 enquanto fazia uma viagem de circunavegação do globo, permanecendo pouco tempo na região e retornando à Holanda em 1617.

Necessitando acabar ou, pelo menos, diminuir a presença de estrangeiros em terras da América portuguesa, a Coroa lusitana utilizou-se de métodos duros de defesa e criminalização de qualquer tipo de relação entre os habitantes da América portuguesa e esses estrangeiros. Contudo, principalmente em relação aos ingleses, essas ameaças não se mostraram muito efetivas, necessitando a Portugal encontrar outras maneiras de manter seu controle das colônias no novo mundo. Para isso, chegou a assinar acordos com os ingleses permitindo que estes comercializassem diretamente com as colônias, mas para isso deveriam seguir em comboio junto de navios portugueses. Vale salientar que essa e outras normas impostas por Portugal também não pareceram surtir muito efeito.

As disputas entre portugueses e estrangeiros que acarretaram a consolidação do poder lusitano na América portuguesa garantiram não apenas um amadurecimento nas relações lusitanas com outras Coroas europeias como também as vitórias conquistadas em cada uma dessas disputas auxiliou Portugal a tornar-se mais forte economicamente e a ganhar maior visibilidade frente a outras potências europeias, como Inglaterra e França.

Piratas, corsários ou outra coisa?

Segundo Leandro Duran, em seu artigo "Piratas, corsários ou contrabanditas? O caso de Santos":[10]

> *Condutas bem diferenciadas quanto à natureza da ação, a origem do sujeito que a praticava e principalmente, às circunstâncias em que a ação foi praticada, foram (e são) classificadas indistintamente, por ela, como atos de pirataria. Além disso, categorias diferentes como: piratas, corsários, traficantes, contrabandistas e comerciantes são constantemente associadas entre si, revelando claramente uma imprecisão e inadequação no emprego das terminologias, bem como uma tendência para incentivar sua identificação com aspectos do senso comum.*

Esse fragmento ilustra de maneira clara e objetiva o problema que existe quando se fala de qualquer atividade marítima, principalmente, durante a chamada "Idade Moderna". As terminologias utilizadas tendiam a confundir-se devido aos acontecimentos da época, podendo ser, por exemplo, Cavendish um pirata para os portugueses e um corsário para os ingleses. Mas, afinal, era Cavendish um pirata ou um corsário? Essa é uma pergunta que, para alguns, parece fácil de ser respondida, mas a confusão entre termos e conceitos é muito comum.

Uma das confusões de termo e conceito mais comuns quando se fala do mundo marítimo ocorre entre "piratas" e "corsários". Em uma visão mais rude, ambos fazem o mesmo trabalho da mesma maneira. Contudo, ao analisar os detalhes, é possível notar diferenças muito significativas e que possuíam grande relevância prática durante toda a chamada Idade Moderna. O pirata seria, segundo Azcárraga y de Bustamante "... aquella expedición armada o empresa por mar com um fin lucrativo [*animus furandi*]

10 Leandro Domingues Duran, *Piratas, corsários ou contrabandistas? O caso de Santos*, Sem data.

y sin tener la autorización del Estado".[11] Dessa forma, a única diferença existente entre a "pirataria" e o "corso" ficaria por conta dessa autorização do Estado, já que todos os aspectos da vida e dos costumes marítimos eram, praticamente, os mesmos.

Essa confusão de termos e conceitos ocorre muito por causa do tratamento dado pela historiografia –nesse caso falando da historiografia brasileira– e também do pouco interesse dado aos aspectos mais "marginais" da história, como é o caso da pirataria quando se fala sobre História Marítima. É muito comum, nas obras brasileiras mais clássicas que falam sobre o período colonial, encontrar passagens –quando essas são encontradas– nas quais o autor apresenta sua posição quanto a esses "homens do mar" sem dar muita importância para a forma como são apresentados ao leitor. Sérgio Buarque de Holanda em sua obra *História Geral da Civilização Brasileira* aponta que:[12]

> *... já se sabe como vários comerciantes e também corsários franceses frequentavam assiduamente águas brasileiras. Já em 1504 são assinaladas suas incursões... Já se assinalou... que o início da colonização portuguesa no Brasil foi, em grande parte, determinado pelo empenho da Coroa lusitana em sustar a atividade dos entrelopos e corsários da Bretanha ou da Normandia, prejudiciais a seu monopólio. Antecedendo tanto aos ingleses quanto aos holandeses em suas investidas sobre o nosso litoral, não se limitam eles, como os primeiros, à prática de pirataria e do contrabando.*

Nesse pequeno fragmento é possível verificar quarto termos utilizados quando se refere ao mundo marítimo, sendo os mesmos quatro termos organizados em um texto, muitas vezes, de forma indiscriminada: comerciantes, corsários, pirataria e contrabando. Cada um desses termos possui uma conceituação diferente e deve ser utilizado da forma correta para que não haja uma generalização conceitual. Claro que as ações correspondentes a cada um desses termos poderiam, e foram, muitas vezes, praticadas por outros. Um grupo de piratas traficava e comercializava, mas essas atividades não os faziam traficantes ou comerciantes, pois eram, para esse grupo, apenas mais formas de conseguir dinheiro e provisões.

Essa construção generalizada acerca do "mundo marítimo" ocidental, e agora mais especificamente a América portuguesa, teve seu início nas políticas adotadas por Portugal para impedir e coibir a presença de estrangeiros nessas terras, passando pelas fontes documentais deixadas por cronistas e por oficiais da Coroa chegando aos dias de hoje através da historiografia clássica responsável por "construir" a história colonial brasileira, o que fizeram primorosamente.

No entanto essa continuidade, no que diz respeito à classificação dos indivíduos ligados à vida marítima que estiveram no Brasil, está relacionada a uma ideia de legitimação da hegemonia lusitana –e castelhana, quando se fala de Espanha– nas Índias ocidentais. Como apresenta Leandro Duran, em seu artigo:

---

11 Duran, "A Construção da Pirataria...", p. 63.

12 Sérgio Buarque de Holanda, *História Geral da Civilização Brasileira: a Época Colonial*, São Paulo: Bertrand Brasil, 7 ed. 1993, pp. 91 e 147.

O maior motivo desta conduta por parte da historiografia parece ser os seus vínculos estabelecidos com uma tradição portuguesa de legitimação da colonização e do seu direito de posse com relação às terras brasílicas... Seja de forma deliberada, ou mesmo por simples omissão ou desconhecimento, o que esses cronistas e historiadores fizeram (e ainda fazem) foi transformar essa terminologia "pirata" em uma espécie de arma ideológica cujo principal papel era (e é) o de tornar ilegítima a história das pretensões e investidas dos demais Estados europeus dentro dos limites dos impérios marítimos ibéricos. (DURAN)

Essa visão indiscriminada e, porque não dizer, atrasada em relação à classificação dos homens do mar que navegaram no litoral da América portuguesa e que tiveram atitudes desde pacíficas, como o comércio com os habitantes locais e a necessidade de reabastecimento de água, até atitudes mais violentas, como os ataques a Santos, Rio de Janeiro e Recife, precisa ser revista, claro, sem tirar o mérito de todo o trabalho historiográfico clássico que, de uma forma ou de outra, despertou o interesse de novos historiadores e "amadores entusiastas" –termo utilizado por Peter Lamborn Wilson em seu livro, *Utopias Piratas*, para classificar aqueles que estudam a pirataria– para a importância do estudo dos piratas, dos corsários, e de toda a dinâmica marítima dos séculos XVI, XVII e XVIII.

Conclusão - Amadores Entusiastas

Os trabalhos mais clássicos, como o de Capistrano de Abreu, *Capítulos de história colonial*,[13] Sérgio Buarque de Holanda, *História Geral da Civilização Brasileira* e de Varnhagen, *História Geral do Brasil* mencionam pouco do aspecto marítimo da história brasileira –mais quando falam sobre o tráfico e o transporte de negros africanos ao Brasil– e apresentam os ditos estrangeiros como bandidos, demonstrando a continuidade do pensamento de legitimação do poder da Coroa portuguesa, em suas colônias na América, que surgiu durante o século XVI.

No Brasil, os estudos sobre a pirataria e, porque não dizer, sobre a História Marítima, ainda são escassos. Contudo, nos últimos anos, alguns pesquisadores começaram a se dedicar mais assiduamente a esse aspecto da História, permitindo, com isso, o surgimento de muitos trabalhos acadêmicos nessa área específica. Esses "novos" entusiastas da pirataria e da História Marítima, como Leandro Domingues Duran, Francisco Silva Noelli, Bruno Miranda Zétola e Rafael Crivellaro, por exemplo, exploram esses temas de uma maneira mais cautelosa, procurando utilizar-se dos conceitos e termos mais corretos em sua escrita a fim de que a utilização indiscriminada e incorreta desses seja revista. Corsários e piratas podem ser semelhantes quanto aos seus atos, mas para no período em que estavam em atividade, eram legalmente distintos, e por esse motivo faz-se necessário que sejam tratados e classificados com essa distinção.

13 João Capistrano de Abreu, José Honório Rodrigues, *Capítulos de História Colonial*, Brasília: Universidade de Brasília, 6 ed. 1976.

Hoje é possível encontrar alguns bons trabalhos, de acadêmicos brasileiros, voltados ao estudo do corso e da pirataria, assim como trabalhos ligados ao tema de alguma maneira, como *A cidade e o império* de Maria Fernanda Bicalho,[14] que trata dos ataques de Duguay-Trouin e Duclerc ao Rio de Janeiro. Isso pode ser visto como uma mudança de pensamento e a não mais aceitação de certos rótulos criados pela historiografia clássica brasileira.

14 Maria Fernanda Bicalho, *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Los criollos peruanos defienden el imperio y la cristiandad

Francisco Quiroz Chueca

Los criollos peruanos se vieron en la necesidad de utilizar la defensa del virreinato del ataque de piratas, corsarios y armadas extranjeras como su gran mérito. Carentes de grandes hazañas para justificar su importancia en la historia de su país, los criollos (especialmente los de Lima) encontraron en esta defensa la epopeya que les permitió ser considerados beneméritos ante los ojos de la Corona y así ser tenidos en cuenta para los cargos administrativos coloniales que les permitiesen cogobernar el país. Para este fin, debieron "inventarse" una historia gloriosa en la que ellos fuesen los protagonistas. Este ensayo muestra, precisamente, el proceso intelectual de confección de historias patrióticas que subrayan la participación de los criollos peruanos (principalmente limeños) en la defensa del imperio y de la cristiandad.

En el Pacífico americano al menos, la guerra entre España y sus enemigos europeos y la guerra entre el catolicismo y los protestantes las ganaba el Perú.

Los grandes vencedores en el proceso de restructuración colonial de fines del siglo XVI fueron los propietarios que, de manera gradual, serán de procedencia criolla. Sin embargo, el poderío económico por ellos alcanzado no se condecía con su ubicación política subordinada y una de sus principales aspiraciones será obtener una mayor cuota de cargos administrativos coloniales, desde donde poder influir en la toma de decisiones importantes. Este poderío económico constituyó, precisamente, la base material que permitió y alentó a los sectores criollos del Perú a buscar mejorar su situación social y política en el virreinato. La ideología enarbolada es lo que se ha llamado el *nacionalismo criollo*, que consistió en presentar lo criollo y a los criollos como capaces y beneméritos en el contexto de competencia entre criollos y peninsulares. Entre otros aspectos, este nacionalismo criollo se manifestará en la afirmación de una historia del Perú gloriosa y antigua (incluyendo a lo pre-hispánico), de una vida piadosa y hasta santa (con una hagiografía propia), y de méritos del Perú y de los criollos peruanos en el engrandecimiento del cristianismo y del imperio español tanto en América como fuera (la defensa del reino contra ataques de portugueses o indios bárbaros de la periferia no conquistada, así como los de corsarios herejes y el descubrimiento de tierras lejanas en el océano Pacífico).

Este proceso de construcción de una identidad criolla fundada en la historia, sin

embargo, no será fácil.[1] Hacia inicios del siglo XVII, la historia del Perú que se tenía era la historiografía oficial del imperio español, que había recortado méritos a los conquistadores y puesto de relieve a la Corona española en la obtención y organización de los vastos territorios americanos. En efecto, la consolidación del régimen colonial estuvo acompañada por una versión histórica que sustentaba el poderío español en América, generada tanto en la metrópoli como en la colonia. En el primer caso, se trata de la historia oficial española que escriben los llamados cronistas de Indias; en el segundo, se tiene la versión histórica del Perú que ha venido en denominarse la Escuela Toledana por su propulsor el virrey Francisco de Toledo.

Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, Francisco López de Gómara y Antonio de Herrera consagraron la imagen del conquistador como un personaje cruel, codicioso, traidor y desleal a la Corona por los "excesos" en la conquista y las guerras civiles, su afán de enriquecimiento a costa de los indios y su intento de rebelarse en contra de la política pacificadora y protectora de los reyes. En las historias narradas por los historiadores oficiales, la Corona aparece como la verdadera protagonista de la conquista y la colonización del Perú y América, libre de culpa por lo que los conquistadores hicieron como individuos. La conquista también es vista como una obra de Dios y los españoles tenidos como ejecutores de ese mandato celestial.

De su lado, los historiadores "toledanos" buscan demostrar la "tiranía" de los Incas y curacas, haciendo hincapié en una conquista guiada por la Corona española. Con esto, los conquistadores pasan a segundo plano.

El resultado de este cambio de énfasis en la memoria histórica oficial, es que los conquistadores quedan reducidos a una participación secundaria y hasta negativa. Esto es de suma importancia para los criollos pues se reconocen como herederos directos de los conquistadores y buscan basarse en esto para lograr sus objetivos políticos y administrativos en las nuevas condiciones del siglo XVII. Sin embargo, a la denigración de los conquistadores, se suma la aparición de un discurso muy sólido que centra su atención en la papel que el Cusco y la sierra sur tuvieran antes, durante y después de la conquista española. Los criollos más poderosos ahora habitan en Lima y han de tener dificultades mayores para contrarrestar la versión histórica creada por el Inca Garcilaso de la Vega en 1609 y 1617.

La obra de Garcilaso tiene una gran influencia tanto en el Perú y España como en otros países europeos y americanos. Garcilaso escribe una historia que coloca a las élites descendientes de los Incas y de los conquistadores españoles como los verdaderos protagonistas de las hazañas en la historia peruana prehispánica e hispánica, con argumentos irrefutables acerca de la importancia del imperio cusqueño y español, y su labor en la *preparatio evangelica* el primero, y la introducción y el triunfo del cristianismo el segundo. Garcilaso crea una leyenda dorada de los Incas como reyes sabios, magnánimos, justos y civilizadores que para ser perfectos solo necesitaban de

1 F. Quiroz Chueca, *De la patria a la nación. Historiografía peruana desde Garcilaso a la Era del Guano*, Lima: Asamblea Nacional de Rectores, 2012.

las letras y de la verdadera fe cristiana.

Pero Garcilaso crea también una leyenda dorada de los conquistadores. En realidad, no de todos los conquistadores sino de quienes él considera beneméritos por sus hazañas y, sobre todo, por su nobleza. La historia de la conquista narrada por Garcilaso es una historia también gloriosa que permite el establecimiento de las dos únicas carencias del Perú antes de los españoles: letras y religión cristiana.

El discurso histórico garcilasiano es, sin embargo, inaceptable para la nueva élite criolla radicada en Lima, pues reivindica al descendiente de la nobleza incaica y, si bien hace lo mismo con el descendiente de los conquistadores nobles, Garcilaso pone al Cusco en el centro de su discurso histórico. Lima, la ciudad artificial, quedaba fuera de la narración épica de la historia peruana. Los criollos en Lima han de necesitar re-escribir la historia para reformular los términos a su favor.

Esta tarea no será fácil e implicará generar una *epistemología patriótica* totalmente nueva por estar basada en una patria distinta (Lima) a la reconocida como el centro histórico del país (el Cusco y el sur andino). El patriotismo criollo limeño-centrista se encarga de esta difícil tarea y, al no poder inventarse una tradición coherente, se procederá a eliminar la parte de la historia del Perú anterior al triunfo del régimen colonial que coloca a Lima como el nuevo centro político del país y que genera una versión distinta de la historia del país. Esta reelaboración de la tradición histórica es un proceso lento y que dura algo más de un siglo hasta su consagración por parte de Pedro Peralta Barnuevo, a inicios del siglo XVIII, e involucra a diversos autores que irán aportando información e interpretaciones dirigidas a redefinir el centro histórico del país a favor de la capital del virreinato.

No resulta casual que a los criollos les haya sido más fácil elaborar un discurso que privilegie la geografía. Esto los ayuda a forjar una conciencia de identidad con un espacio *criollo* que va de la mano con el llamado nacionalismo patriótico de los criollos. Desde 1630, en todas las obras de autores criollos, la geografía ocupa un lugar importante que, por lo regular, va en los capítulos iniciales dando sustento al discurso patriótico en su conjunto y que, además, se expresa como una narración providencialista y mesiánica.[2]

Entre los autores criollos destacan fray Buenaventura de Salinas y Córdoba en su *Memorial de las historias del Nuevo Mundo, Pirv* (1630),[3] fray Diego de Córdoba Salinas en su *Crónica religiosísima de la provincia de los Doce Apóstoles del Perú* (1651),[4] fray Antonio de la Calancha en su *Crónica moralizada de la orden de San Agustín en el Perú* (1638-39), el dominico Juan Meléndez en sus *Tesoros verdaderos de las Indias en la historia de la gran provincia de San Juan Bautista del Perú de el*

2 *Concepción, representación y papel del espacio en la reivindicación criolla en el Perú colonial*, Lima: Departamento Académico de Ciencias Histórico-Sociales, Universidad Nacional Federico Villarreal, 1982, pp. 27-29 y 47.

3 Introducción de Luis E. Valcárcel y estudio de Warren L. Cook, Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1957.

4 *Crónica franciscana del Perú*. Notas e introducción de Lino G. Canedo, O.F.M., Washington D.C.: Academy of American Franciscan History, 1957.

orden de predicadores (1681-82),[5] y el jesuita Rodrigo de Valdés en su *Poema heroyco hispano-latino panegyrico de la fundación y grandezas de la muy noble y leal ciudad de Lima* (1687).

Todos estos textos han de contribuir a crear una conciencia criolla en el Perú que, de manera creciente, se caracteriza por ser limeño-centrista.[6] Este hecho es muy interesante pues el carácter *patriótico* de los textos conduce a resaltar lo que entonces se entendía por *patria*, y es importantísimo constatar que cada vez más lo que en varias crónicas o historias se resalta es principalmente Lima y no el país en su conjunto. Es decir, Lima, la zona más española y menos andina del país, es tomada como el centro de la historia del Perú y este es un primer paso firme hacia la sustitución del Cusco por Lima en el discurso histórico de los criollos limeños. No debe, entonces, extrañar que a pesar de las numerosas referencias a otras partes del país y a otros grupos étnico-culturales, a lo largo del siglo XVII Lima y lo español se vayan convirtiendo de manera creciente en un elemento de identificación del criollo peruano y, en especial, del criollo nacido o asentado en Lima.

La geografía, las letras (universidad) y la santidad de Lima son resaltadas en estos textos para hacer de la capital del virreinato también el centro histórico del país. Sin embargo, la historia peruana con sede en Lima carecía de hazañas que le imprimieran las virtudes y méritos que contrarrestaran las virtudes y méritos del Cusco y la sierra.

Así, las historias elaboradas por los criollos incorporarán la defensa de la cristiandad y del imperio español en un discurso que sustente la idea del papel central que tuvieran Lima y la costa del Perú en la historia.

El franciscano fray Buenaventura de Salinas y Córdoba reivindica en 1630 a los criollos nobles haciéndolos herederos de los conquistadores. Para él, Pizarro es un nuevo Alejandro el Magno, vencedor de un poderoso imperio. Los criollos nobles de sangre, armas y letras son beneméritos por herencia dado que sus *padres* incorporaron el Perú con todas sus riquezas al imperio español que, gracias a esto, defiende el catolicismo contra los herejes europeos y los infieles orientales. Afirma, además, la participación divina en la conquista con los milagros de la Virgen María y el apóstol Santiago, dando a la empresa de conquista un carácter divino y a los conquistadores un papel de ejecutores de la voluntad de Dios. Salinas establece así un argumento que será asumido posteriormente por los autores criollos para sustentar su derecho a cogobernar el país con los peninsulares. Su hermano, Diego de Córdoba Salinas, minimiza la historia prehispánica proporcionando de esta manera un argumento muy poderoso al patriotismo criollo a partir de la segunda mitad del siglo XVII. Sin grandeza incaica, se abre la puerta para considerar a Lima como el centro histórico del país.

---

5 J. Meléndez, *Tesoros verdaderos de las Indias en la historia de la gran prouincia de San Ivan Bautista del Perú de el orden de predicadores al reverendíssimo padre fray Antonio de Monroy, mexicano, general del dicho orden por el maestro fray..., natural de Lima, hijo de la misma provincia y su coronista*, Roma: Imprenta de Nicolás Angel Tinassio, 1681-1682, 3 tomos.

6 B. Lavallé, *Las promesas ambiguas. Ensayos sobre el criollismo en los Andes*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993.

Así, fray Diego de Córdoba Salinas impone la idea de que la conquista española es, en realidad, el *inicio* de la historia del país. Su obra marca, tal vez, el fin del interés de los criollos del XVII por la historia incaica como un tema importante para ellos y, de otro lado, el inicio de su énfasis en la grandeza del Perú español, que de manera creciente se circunscribe a Lima.

Además, con la literatura que en el siglo XVII (Juan de Meléndez) enfatiza la santidad de Lima, se consolida la versión de que el Perú es tierra piadosa, además de rica y culta. Así, el Perú –y, en particular, Lima– aparece como un campo de batalla entre las fuerzas divinas y las satánicas, entre la santidad y la idolatría y el paganismo. Lo que simboliza esta lucha y el triunfo del bien es la consolidación del Perú como un país cristiano, español, occidental, civilizado y no andino, y esto se ve también reflejado en las nociones de historia presentadas en ese tiempo.

Se consolida así la centralidad de Lima en la nueva versión de la historia peruana que debe dar sustento a la identidad de la élite criolla. Sin embargo, faltaba la epopeya para completar el cuadro civilizador y religioso. El elemento épico será proporcionado por Pedro Peralta Barnuevo entrando al siglo siguiente.

La *Lima fundada* de Peralta (1732) es una historia (casi) civil del Perú contada a la manera de poema heroico de la tradición greco-latina del renacimiento.[7] A diferencia de otras historias anteriores, la *Lima fundada* no es ya una historia providencialista pues la historia que Peralta narra en versos y en notas aclaratorias es heroica pero humana. Es el recuento de los gobernadores y virreyes, reyes de España, obispos y arzobispos, corsarios y otros personajes. Narra sus obras, los descubrimientos y las conquistas hechos desde el Perú, la creación y el funcionamiento de instituciones gubernativas, judiciales, eclesiásticas y culturales, terremotos, cometas y clima de la costa, sus causas y secuelas, etc.

El Canto Sexto está dedicado a los acontecimientos del siglo XVII. Peralta busca resaltar la prontitud con que los criollos acudían a la defensa del virreinato en los numerosos casos en que los enemigos de España y de la religión católica atacaron el Perú, desde la aparición de Francis Drake en 1579. Importante es que la defensa del imperio católico es presentada como una empresa sin la participación divina. No podía Peralta atribuir la gloria de salvar el imperio y la cristiandad a otros que no fuesen los criollos, pese a que varias crónicas conventuales del siglo anterior relacionan los mismos hechos con milagros. Así, Peralta subraya la actitud decidida y decisiva de los criollos limeños cuando el corsario inglés Henry Morgan invadió Panamá en 1670 de esta manera: "Aportará el socorro el conde de Lemos/ Toda se ofrece pronta la nobleza" (1732 pp. 146-147).

La arremetida borbónica en contra de los criollos limeños, sin embargo, tiene efectos

7 P. Peralta Barnuevo, *Lima fundada o conquista del Perú. Poema heroico en que se decanta toda la historia del descubrimiento y sugeción de sus provincias por don Francisco Pizarro, marqvés de los Atabillos, inclyto y primer governador de este vasto imperio, y se contine (sic) la serie de los reyes, la historia de los virreyes y arzobispos que ha tenido; y la memoria de los santos y varones ilustres que la ciudad y reino han producido. La qual ofrece, dedica y consagra al excelentissimo señor don Joseph de Armendáriz... el doctor don...*, Lima: Imprenta de Francisco Sobrino y Bados, 1732, 2 tomos.

en el cambio de concepción de la historia como parte del fundamento de la identidad de los criollos. Así, la historiografía que impone la Corona española busca restar y hasta quitar protagonismo a los criollos y dárselo a España y a sus gobernantes en América. El resultado es una nueva versión de la historia en la segunda mitad del siglo XVIII que, sin negar la versión de Peralta, y hasta partiendo de ella, busca poner los acentos en España y en lo acertado que era el gobierno que ella ejercía en América. La defensa del imperio y de la cristiandad estará, entonces, a cargo no de los criollos sino de los gobernantes que España destinó a sus dominios coloniales en América. Esto se refleja en autores españoles como Antonio de Ulloa, Cosme Bueno y Jaime Bausate y Mesa, así como también en el peruano José Eusebio de Llano Zapata.

La primera versión en esta nueva dirección es del marino y científico español Antonio de Ulloa.[8] A diferencia de los autores criollos antecedentes, Ulloa busca resaltar la labor de España en la conquista y la colonización pero coincide con los criollos limeños en su relato que destaca la defensa del imperio en el Pacífico. Ulloa hace un recuento de las circunstancias en que el Perú ha destacado en la defensa del imperio contra ataques de corsarios, en los logros de la cristianización con la vida de Santo Toribio y Santa Rosa, el engrandecimiento del imperio con las expediciones descubridoras de Mendaña y Fernández de Quirós, salidas del Callao. En realidad, la narración de Ulloa es muy escueta tanto por falta de fuentes utilizadas como por pensar que los comentarios sobran cuando se presentan los hechos con claridad (Ulloa 1990 t. II pp. 556-568).

Todo esto hacía constar el amor y la lealtad que profesaban al monarca sus virreyes y demás ministros en el lejano Perú, pero el relato no hacía gran favor a los criollos peruanos pues la historia que cuenta Ulloa los omite o, al menos, los saca de las filas protagónicas. En efecto, Ulloa tiene propósitos muy diferentes a los de los autores criollos. El mérito de las hazañas militares en contra de los corsarios y armadas extranjeras no es atribuido a los criollos peruanos sino al gobierno virreinal, en un patrón que difiere de manera radical de la *Lima fundada* de Peralta y que será repetido posteriormente por Llano Zapata y otros autores.

José Eusebio de Llano Zapata es un autor controversial que sigue la línea imperial pro-española de Ulloa al escribir la historia del Perú entendida como la historia de la América meridional.[9] La historia "americana" de Llano Zapata sirve para ubicar al Perú y, en especial, a Lima en el centro de acontecimientos de importancia crucial del imperio español tanto en el comercio como en la defensa del virreinato ante las incursiones en aguas americanas de corsarios europeos desde Drake (1579) hasta Anson (1741).

Llano Zapata llama "piratas" a los corsarios para darles un status más despreciable (a diferencia de Peralta que llega a considerar caballeros a algunos de los detenidos) (pp. 271-290). Basa su relato en lo publicado en 1748 por Antonio de Ulloa y en 1752 por Dionisio de Alcedo y Herrera, a quienes no cita.

8 *Viaje a la América meridional*, Edición de Andrés Saumell, Madrid: Historia 16, 1990, 2 tomos.

9 J. E. Llano Zapata, *Memorias histórico, físicas, crítico, apologéticas de la América meridional*, edición de Víctor Peralta Ruiz et al, Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos, Pontificia Universidad Católica del Perú, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2005.

Esta historia épica sirve a Llano Zapata para lo mismo que a sus antecesores criollos del siglo XVII: resaltar la labor del Perú en la defensa y en el engrandecimiento del imperio español y la religión católica. El Perú salva al imperio y al catolicismo de los corsarios herejes y participa en expediciones descubridoras en selvas y mares lejanos para incorporar nuevos territorios y vasallos al dominio español. Llano Zapata le añade el papel del Perú en la defensa del imperio ya en las guerras del siglo XVIII contra Inglaterra. Sin embargo, a diferencia de las narrativas patrióticas anteriores en que los protagonistas son los criollos ilustrados y nobles de Lima, y al igual que Ulloa, el *Epítome* de Llano Zapata pone a los gobernadores y a los virreyes como los actores principales de los acontecimientos que considera dignos de ser referidos por la historia.

Un tercer autor que prefiere adjudicar los méritos a España y a sus virreyes y demás gobernantes antes que a los criollos es Cosme Bueno, geógrafo aragonés residente en Lima. El "Catálogo histórico de los virreyes, gobernadores, presidentes y capitanes generales del Perú, con los sucesos más principales de sus tiempos" de Cosme Bueno (1763),[10] es una historia adecuada tanto para los criollos como para la corona española. Siguiendo la saga de Peralta, Ulloa y Alcedo y Herrera, Cosme Bueno entiende la historia peruana como parte de la historia de España orientada y manejada por las autoridades coloniales españolas.

Una mayor atención en el *Catálogo* está puesta en los sucesos en que el Perú se vincula con el exterior a través de España y en relación con la metrópoli. La cantidad de referencias a los ataques de los enemigos del imperio español en aguas y territorios del Perú (corsarios y armadas extranjeras) y a la organización de la defensa (en especial, la defensa de Lima y el Callao) cumple el papel de resaltar el protagonismo del Perú y el de los criollos peruanos en la defensa del imperio y, tal vez, también de la cristiandad, que ya no es la otra gran preocupación de los Borbones como sí lo fuera de los Habsburgo.

Finalmente, Jaime Bausate y Mesa (Francisco Antonio Cabello y Mesa) es otro autor extranjero que busca establecer el papel de los criollos en la historia peruana vinculada a España. El creador del periodismo diario en América del Sur, dedica numerosas páginas de su *Diario de Lima* a transcribir relatos históricos que muestran la heroicidad de los criollos, los americanos y los españoles. Una larga serie llamada "Anécdota americana", da cuenta de incursiones de los llamados corsarios desde Francis Drake hasta mediados del siglo XVIII, y sirve a Bausate para resaltar la valentía de nobles limeños en las acciones en las que demostraban que por sus venas circulaba "sangre castellana". El texto usa extensamente la información de Ulloa y del *Aviso histórico* de Dionisio Alcedo y Herrera.[11]

El tema de la defensa ante los corsarios y armadas extranjeras disminuye en la República por tratarse de un relato épico útil para justificar lealtad al imperio español. Sin embargo,

10 Apareció en *El Conocimiento de los tiempos* de ese año.

11 *Diario de Lima, curioso, erudito, económico y comercial que con privilegio de este real y superior gobierno, da a luz Jayme Bausate y Mesa*, Lima: Imprenta de los Niños Expósitos, 1/1-28/2/1791.

autores criollos encuentran la forma de incluir estos relatos épicos en la justificación de las proezas de sus antepasados. En su afán por reforzar (o mejor dicho inventar) una tradición de lucha de criollos limeños en contra de España, el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna hace referencias a supuestas manifestaciones rebeldes anticoloniales, incluyendo increíblemente a las incursiones de corsarios europeos como ataques a España, cuidándose sí de no considerar a los criollos como aliados de los enemigos de España.

A pesar de contradecir la idea de presentar a los criollos como adalides de la independencia, como era clara la intención de las historias del siglo XIX, la *Revista de Lima*, dirigida por Ricardo Palma, publica en 1873 un documento que hace referencia a la defensa del imperio español por parte de los criollos limeños.[12] Se trata de la reproducción de una real cédula de 1802 hallada por Manuel de Odriozola (1863-1877 t. I pp. 400-409): "Real cédula de gracias y prerrogativas concedidas a esta muy noble y leal ciudad de Lima", que la revista publica por ser "una preciosa reliquia que manifiesta la importancia de Lima desde aquellos remotos tiempos", pero en la que se hace un recuento de los méritos de Lima como leal a España desde la fundación de la ciudad. Uno de los argumentos principales de estos méritos de la capital virreinal es, precisamente, la defensa que los limeños hacen ante los repetidos ataques de corsarios. Sin duda, durante la Era del Guano el tiempo de la dominación colonial española tenía una imagen positiva y la *Revista de Lima* apoya en esta dirección sin dejar de ser partidaria principalmente de la república y la independencia.

La obra histórica principal del coronel republicano Manuel de Odriozola consiste en la compilación de documentos que muestran las prioridades que maneja en cuanto a lo que según él constituye un testimonio del Perú.[13] Es sintomático, por ejemplo, que el primer tomo de los *Documentos literarios* contenga la reproducción de la *Lima fundada* de Pedro Peralta Barnuevo que es, como se ha visto, un texto paradigmático de la visión hispanista del Perú y su historia por parte de los criollos. En esta dirección, en la compilación hay textos como la "Relación de las excursiones de los piratas que infestaron la Mar del Sur en la época del coloniaje" (t. II) que buscan resaltar los méritos del Perú (en particular, de Lima) en la defensa del imperio español.

De la misma manera, para un liberal como Sebastián Lorente, el tiempo colonial está ligado a la inquisición, que condena cada vez que refiere un auto de fe, pero él es también parte de la fuerte tendencia que pretende reivindicar lo colonial español como parte de la historia común que necesita la nación peruana en tiempos del apogeo comercial guanero. Siguiendo la tradición criollista del XVII y XVIII, Lorente vincula la defensa del virreinato de los ataques de corsarios herejes con la defensa del catolicismo.[14]

A manera de conclusiones

El nacionalismo patriótico y étnico de los criollos empieza por la geografía, in-

12 *Revista de Lima*, Lima: Oficina de La Revista de Lima, Imprenta de La Patria, 1873.

13 M. de Odriozola, *Colección de documentos literarios del Perú*, Lima: Imprenta de Aurelio Alfaro, Imprenta del Estado, 1863-1877, 11 tomos.

14 S. Lorente, *Historia del Perú, compendio para el uso de los colegios y de las personas ilustradas*, Lima: Aubert & Loiseau, 1866, pp. 96-99, 104.

ventando una Lima perfecta en su urbanismo y su medio, "blanqueando" una ciudad mayoritariamente negra, indígena y mestiza, y haciendo de la capital virreinal un centro intelectual tan importante o incluso superior a los centros académicos de la Europa de entonces. Seguidamente, Lima es presentada como el centro de un país de riquezas legendarias y que sustenta al imperio español y la cristiandad en su conjunto resaltando que todo eso ha sido posible gracias al sacrificio personal de los conquistadores y los criollos, sus legítimos herederos. Lima, entonces, se exhibe como la verdadera creadora del imperio español y su principal defensora gracias al éxito en su rechazo a los enemigos de España en el Pacífico (corsarios), así como la defensora del cristianismo por ser esos enemigos protestantes. Es Peralta Barnuevo quien mejor define el papel de los criollos en la defensa del imperio y el cristianismo.

Autores españoles (Ulloa, Cosme Bueno y Bausate y Mesa) y peruanos (Llano Zapata) relativizan la labor de los criollos limeños. Los cuatro tienen en mente resaltar la labor de España y sus virreyes, y restar protagonismo a los criollos en estos hechos que para el patriotismo criollo del siglo XVII e inicios del XVIII resultaba central para su identidad como beneméritos dentro del imperio español.

Con la Independencia y la República, el argumento deja de ser válido. La defensa del Perú que los criollos hacen ante el ataque de corsarios y armadas extranjeras es un argumento contrario a lo que se quiere demostrar acerca del papel protagónico de los criollos limeños en las guerras por la separación, pero se enmarca en la revaloración que la historiografía de la Era del Guano hace del pasado hispánico. En efecto, al incorporar el período colonial como parte central de la trayectoria histórica peruana, autores como Ricardo Palma y Manuel de Odriozola recurren a las hazañas de los criollos en contra de los corsarios y atacantes extranjeros como parte de la defensa del imperio y la cristiandad. El mismo Sebastián Lorente menciona estos hechos en su afán por mostrar al país como parte integrante de la modernidad occidental y cristiana (católica).

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)

Alexandre Sheldon-Duplaix*

La relación entre Francia y las independencias iberoamericanas es contradictoria. La invasión napoleónica de España en 1807 permitió al proceso revolucionario desarrollarse. Con la Restauración de los Borbones en Francia, en 1814-15, los movimientos independistas podían temer una alianza de los primos reales a través de los Pirineos para restablecer la autoridad del Rey español en sus territorios americanos. Pero Francia tenía como prioridad el desarrollo de su comercio marítimo para recuperarse después de la derrota de Napoleón. Con la incapacidad de España para mantener su monopolio comercial en Iberoamérica, mercantes franceses intentaban competir con Inglaterra por esos nuevos mercados. A partir del 1816 la marina francesa volvió a las Antillas y luego a Suramérica, con dos o tres divisiones o estaciones distintas. La explosión de la piratería, proporcional a la multiplicación de corsarios españoles e independentistas, representaba una amenaza estratégica para el comercio francés, principalmente en las Antillas, pero también a un lugar donde la marina francesa no estaba, el Mar del Sur.

Presencia naval francesa en Iberoamérica

De 1816 a 1819 Francia mantuvo una sola estación naval en Iberoamérica, en las Indias Occidentales. Su propósito era proteger a las colonias de Martinica y Guadalupe, e informar el gobierno del rey Luis XVIII sobre la situación en Haití y en Tierra Firme, donde realistas e independentistas se enfrentaban. La influencia de Haití representaba una amenaza subversiva para los esclavos de las colonias de Martinica y Guadalupe. La otra amenaza era los actos de piratería cometidos por corsarios españoles o independentistas contra barcos mercantes franceses. En un informe al rey Luis XVIII, el ministro de la Marina planteó la situación de esta manera: "...la misión de estos barcos consiste en obtener informaciones precisas sobre el verdadero estado de los dos partidos que luchan en estas partes y ensenar la bandera del Rey... Sin embargo, [esta presencia] es de igual interés... para detener el crecimiento de nuevos piratas... bandidos de todas las naciones...".[1] Del lado realista, las autoridades de La Habana, en Cuba, estaban vinculadas a los intereses de los piratas basados en esa isla, atacando los

* El autor agradece a Jorge Ortiz Sotelo por inspirar esta búsqueda.

1 Service historique de la défense (en adelante SHD), BB4 402, informe al Rey, 11/2/1818.

barcos neutrales que salían de la colonia española. Si el almirante colombiano Brion había demostrado su honestidad con el comercio francés, varios independentistas se comportaban también como piratas bajo la bandera de Buenos Aires o del patriota uruguayo Artigas. Hasta el gobernador de Suecia en San Bartolomé demostró ser un cómplice de ellos, provocando incidentes armados con la estación francesa y protestas ante la corte de Estocolmo. En 1821-22 la situación empeoró, con 18 barcos mercantes franceses atacados y 7 capturados en el Caribe y el Atlántico Sur.

Todavía con esos dos motivos principales, Francia decidió extender su presencia naval en Sudamérica. Los informes del capitán de navío Drouault desde Buenos Aires (1819) convencieron el rey Luis XVIII de la conveniencia de enviar tres buques a Valparaíso y al Callao (enero-febrero 1821). Recibido con sospecha por ambos partidos, el almirante francés Jurien de la Gravière consiguió garantías para los negociantes franceses tanto de parte del gobierno chileno como del Virrey del Perú. Jurien quería imitar el modelo británico. Con la presencia de su marina, Gran Bretaña aseguraba la protección y el crecimiento de sus negocios. La *Royal Navy* sacaba provecho de la guerra para transportar fondos peruanos a bancos ingleses, aumentando de manera significativa el crédito del Reino Unido.

Como consecuencia de esto, Francia estableció una división naval en el Mar del Sur, bajo el mando del capitán de navío Mackau (1822) y luego del capitán de fragata Billard (mayo 1824), antes de la llegada del almirante Claude Ducampe de Rosamel (agosto 1824-octubre 1825). En 1823 Francia había reducido su presencia durante la intervención en España para desvolver su trono al rey Fernando VII, depuesto por los liberales de las Cortes. Esta exitosa campaña podía provocar incidentes en Iberoamérica, donde los realistas favorecían a las Cortes y los independentistas temían una intervención gala a favor de Fernando VII. La Santa Alianza había estudiado esa posibilidad. El jefe de gobierno Villèle favorecía a las independencias para llevar cuatro infantes Borbones a los ex virreinatos, pero tuvo que dejar de lado esta idea ante la oposición británica. No hay evidencias de que hubiese querido ayudar a España a retomar sus colonias. Fue en este contexto que el 12 de enero 1824 el corsario realista *General Quintanilla* capturó al buque mercante francés *La Vigie*, en el Mar del Sur.[2]

Las capturas del mercante francés *La Vigie* por la goleta realista *General Quintanilla* y del *General Quintanilla* por la corbeta francesa *La Diligente*

La Vigie era propiedad del Changeur & Cie. de Burdeos, habiendo salido de ese puerto el 11 de diciembre 1822, al mando del capitán Bertrand Lancka y luego de Télémaque Guilhem. Llegó a Valparaíso el 8 de marzo 1823 y el 7 de abril entró en Quilca donde permaneció bajo la protección de la fragata francesa *Amazone* hasta el 17 de mayo. Los rumores de guerra entre Francia y España, y la ocupación de Lima por los españoles, obligaron *La Vigie* a esperar noticias positivas en Guayaquil. En octubre

2 Alexandre Sheldon-Duplaix, *France and its Navy during the wars of Latin American Independence (1808-1825)*, ponencia, Annapolis Naval history symposium, 9/2011.

regresó a los Puertos Intermedios, liquidando un negocio en Trujillo y embarcando pasajeros españoles para Europa. En diciembre fue detenido cuatro veces por el bloqueo del almirante peruano Guise ante el Callao; y en enero de 1824 dejó Puertos Intermedios para pasar al Callao. El día 11, a 6 millas de Chancay, encontró una goleta de guerra con pabellón colombiano. Guilhem envió a bordo a su segundo, pero la canoa en que había ido regresó con 12 hombres armados, que tomaron posesión de *La Vigie* bajo la justificación de la guerra entre Francia y España. La goleta, nombrada *General Quintanilla* por el defensor realista de la isla de Chiloé, izó bandera española. Guilhem explicó a su capitán, el sardo Matteo Maineri, que no había guerra entre Francia y España, y que durante el conflicto con las Cortes, Luis XVIII había negado patentes de corso en contra de España. Ahora prisionero en el *General Quintanilla*, Guilhem relató como la goleta fue perseguida frente al Callao por el buque de guerra norteamericano *Franklin,* antes de llegar a Ilo el 2 de febrero. Allí, Guilhem fue desembarcado y entregado al general Valdez. Reclamó en vano que sus bienes fuesen desembarcados y protestó el que la noticia de un estado de guerra entre Francia y España no había sido publicada en el Perú. Pagando sus gastos, Guilhem logró llegar a Arequipa el 8 de febrero, donde el virrey La Serna le prometió un juicio. Notificado que él podía recibir su barco en Arica, Guilhem, enfermo, no quiso emprender un viaje tan prolongado. Con esta respuesta, el gobernador afirmó "descargar la nación española" de la reclamación de Guilhem. En realidad, un día antes de la notificación, *La Vigie* zarpó de Arica a Chiloé después de haber desembarcado su carga de arroz y tabaco en cantidades diferentes a las del conocimiento. Pero faltaba un representante del captor para su juicio y Guilhem tuvo que esperar el 19 de abril cuando la presencia del *General Quintanilla* en Mollendo le permitió conseguir del gobernador este requisito. Maineri se conformó pero Guilhem se indignó cuando el capitán del *Quintanilla* se negó a mencionar el motivo de la guerra entre España y Francia, acusando a Guilhem de no haberle enseñado sus papeles, haberse resistido con tiros, transportado un coronel insurgente, un cargamento de espadas para los independientes y monedas de contrabando.[3]

Cinco meses después de la captura de *La Vigie*, la corbeta francesa *La Diligente*, bajo el capitán de fragata Billard, llegó a Puertos Intermedios como la vanguardia de la división naval mandada por el almirante Ducampe de Rosamel. Al ser informado del caso, Billard quiso capturar "el corsario o pirata" *General Quintanilla*, también perseguido por las estaciones británica y norteamericana. Cuando *La Diligente* se presentó el 3 de mayo en Quilca, la goleta española estaba en el fondeadero y Billard mandó una carta al comandante militar del puerto para conocer su verdadera condición. El teniente coronel Díaz le aseguró, "bajo su palabra de honor, que la goleta de guerra española, la *Quintanilla*, propiedad de SM el Rey, estaba a punto de cumplir una misión al servicio real". Mencionando "nuestra unión como aliados", Díaz garantizó que dicha goleta "en su paso, o en ningún lugar perturbará la bandera francesa y se le dará

3 SHD, BB4 459, informe de Télémaque Guilhem, capitán y sobrecargo del tres mástiles francés *La Vigie*, de Burdeos, al jefe de la división naval francesa, Arequipa, sin fecha, final de abril de 1824 (por el contexto).

prueba de su amistad íntima".[4]

Al recibir la carta, Billard dejó de lado su resolución de atacar la goleta. Pero a las 9.20 de la noche del 4 de mayo, *La Diligente* observó la *Quintanilla* moviéndose hacia el noroeste. Billard dio la orden de vigilarla, y a las 11 de la noche la goleta se acercó y efectuó dos disparos de cañón que pasaron entre *La Diligente* y el mercante francés *Ernestine*. Billard no quería disparar y poner en peligro el puerto, pero se dispuso a cazar a la goleta. Al ver sus preparativos, la *Quintanilla* envió un bote para retrasarlo. La tripulación le alego que la goleta lo había confundido con el bergantín patriota *Congreso* –ambos construidos en Saint Malo– que no estaba a la vista, y que no habría podido llegar al fondeadero debido a la calma. Billard exigió que el capitán viniera disculparse pero la goleta logró hacerse a la mar gracias a sus remos, por lo que *Diligente* también zarpó y se dispuso a cazarla. Al amanecer la vio a cierta distancia por barlovento, le hizo un disparo, pero la *Quintanilla* no se detuvo. Una hora más tarde, Maineri, a notar una ligera brisa que favorecía a *La Digilente*, finalmente decidió ponerse al través, y pasó a la nave francesa. Sin tratar de explicar los motivos de su fuga, insistió en que había tomado a la corbeta por el bergantín patriota *Congreso*. Debido al insulto, Billard lo arrestó a él y a su goleta, enviando una dotación de presa para tomar posesión de la *Quintanilla*. Luego, ambos barcos regresaron al anclaje de Quilca, la goleta todavía bajo los colores españoles.[5]

El secuestro de los bienes franceses en el virreinato del Perú

Informado por Billard del ultraje, el comandante de Quilca le pidió esperar cuatro días una resolución del gobernador de la provincia, mientras tanto le suplicó guardar sus prisioneros a bordo porque no era posible "recibir en el desierto a una multitud de hombres que necesitan una fortaleza para contenerla". En caso que Billard quisiera entregarle la goleta, Díaz le pidió apoyo para desarmarla y alimentar a la tripulación, y temiendo un ataque patriota le preguntó: "¿qué deberíamos hacer?".[6] El general Valentín Ferraza, jefe militar de Arequipa, lamentando un hecho "tan inadecuado en las circunstancias actuales, cuando nuestras dos naciones concluyeron una paz que debe ser eterna", pidió a Billard perdonar "una bagatela, resultado de la ignorancia del capitán de la *Quintanilla*", por lo cual Billard se había "considerado ofendido", y anunció el envío de su jefe de Estado Mayor.[7] Cuatro días después, Lavalle, el gobernador y alcalde de Arequipa, contestó reclamando la goleta, apoyando a Maineri y acusando *La Vigie* de llevar armas para los insurgentes, y luego a su capitán por no haber querido recibir el barco y su carga en Arica.[8] No obstante, Billard respondió al

4 Ídem, carta del teniente coronel Juan Díaz, comandante militar de Quilca, al comandante Billard de la corbeta *La Diligente*, Quilca 4/5/1824.

5 Ídem, acta de detención de la goleta española *Quintanilla*, Quilca 5/5/1824.

6 Ídem, carta del teniente coronel Juan Díaz, a Billard, Quilca 6/5/1824.

7 Ídem, general de brigada Valentín Ferraza, jefe de las tropas de la provincia de Arequipa, a Billard, Arequipa 7/5/1824.

8 Ídem, gobernador y alcalde de Arequipa, Lavalle, a Billard, Arequipa 9/5/1824.

Gobernador que "su deber lo obligaba" a llevar la goleta, su capitán, oficiales y una parte de la tripulación a Valparaíso, donde esperaría la llegada del almirante francés. Billard manifestaba su confusión sobre la condición del *General Quintanilla*, "buque de guerra o corsario, diferencia muy grande en nuestra marina de guerra", y reafirmaba "la amistad entre los dos soberanos".[9] El jefe de estado mayor le indicó que estaba rechazando "las disposiciones amistosas de las autoridades", luego de "tomar la goleta en un país enemigo, dando al caso un turno mucho más grave"[10].

Este turno vino el 25 de mayo, cuando el virrey La Serna se indignó por "un ultraje, un insulto a la bandera de [España], un acto hostil", ya que Billard no podía ignorar "que hay en el Perú un virrey y los tribunales para juzgar con el imperio de la ley el insulto cometido por el capitán de la goleta *Quintanilla*". La *Quintanilla* era del Rey de España, quien en su decreto del 8 de febrero de 1816 había dado subdelegación en ambos hemisferios para armar todas las naves apropiadas. "En contra de su voluntad", el Virrey estaba "obligado a utilizar represalias", ordenando no recibir mercancías galas y detener a todos los franceses y sus propiedades hasta la entrega de la goleta. La Serna hacía a Billard "responsable de todos los daños que sus compatriotas podrían sufrir como resultado de este caso y de la disputa enseguida entre las dos naciones".[11] El 29 de mayo se le notificó a Guilhem, excapitán de *La Vigie,* "un decreto con efecto al secuestro de todas las propiedades francesas que se encuentran en estas provincias".[12]

Guilhem de *La Vigie* –ahora usada como corsario por los realistas– y Dolley de *La Ernestine,* aparecían como víctimas, el primero doblemente. El 9 de junio, Dolley escribió al almirante francés –quien todavía no había llegado a Valparaíso– "para poner fin a un estado de incertidumbre ya muy perjudicial para el comercio francés y beneficiario a los ingleses y estadounidenses", pidiendo la entrega al Virrey de la goleta para "reconciliar los intereses de nuestra empresa y los de un fiel aliado de Francia, con el honor nacional".[13] Luego, Dolley imploró "la magnanimidad" del Virrey, quien se declaró "sensible al hecho que [Dolley] y sus compatriotas estaban experimentando una pérdida a causa de una acción ajena,[14] pero se mantuvo inflexible.[15]

Por su parte, *La Diligente* y el *General Quintanilla* habían llegado al Valparaíso, donde la recepción fue entusiasta. El 1° de junio el general Freyre, director supremo, encargó Benavente, su ministro de Hacienda, agradecer a Billard por "la deuda que Chile había contraído con la nación francesa por la captura de este pirata". La carta expresaba la "satisfacción especial" del Director por lo que era "la prueba más segura de la neutralidad que mantiene el gobierno francés en la guerra actual entre España y

9 Ídem, Billard a Lavalle, Arequipa 9/5/1824.

10 Ídem, jefe del Estado Mayor, Antonio García, a Billard, Quilca 14/5/1824.

11 Ídem, virrey José de La Serna a Billard, Yucay 25/5/1824.

12 Ídem, M. Dolley, capitán y sobrecargo del barco francés *Ernestine* al comandante de las fuerzas francesas en el Mar del Sur, Arequipa 9/6/1824.

13 Ibídem.

14 SHD, BB4 459, Dolley a La Serna, Arequipa 14/6/1824.

15 Ídem, La Serna a Dolley, Arequipa 21/6/1824.

América".[16] El ministro plenipotenciario peruano en Santiago ofreció nuevos detalles sobre el origen de la goleta, señalando que antes había sido *Los cinco días*, de propiedad del colombiano Manuel Antonio Lusamaga. Había sido secuestrada el 1 de octubre 1823 cerca de la isla del Muerto por un sobrecargo amotinado, Matteo Maineri, y llevado a la isla de Chiloé con su cargamento valorado en 50.000 piastras. Allí se le armó para la guerra. El ministro peruano señalaba que la goleta y las partes restantes de su carga debían ser devueltas a su dueño. Billard le respondió que dejaba tal decisión a su almirante.[17] En Rio de Janeiro, el capitán de navío Grivez informaba París que la goleta *Los cinco días* había sido armada en este puerto bajo la bandera inglesa antes de zarpar al Mar del Sur.[18]

En ausencia de su almirante, Billard decidió volver a Puertos Intermedios, donde "corsarios podrían afectar a nuestro comercio". Desarmó la *Quintanilla* en Valparaíso, dejándola a cargo de un teniente y siete hombres, enviando a Maineri y los otros prisioneros al bergantín de guerra francés *Lancier*, del capitán de Rossi, quien acababa de llegar.[19] Escoltando al tres mástiles l'*Amérique*, *La Diligente* entró en Arica el 4 de julio y a Quilca el día 8, donde encontró a l'*Ernestine*. Dolley estaba todavía en Arequipa, pero su segundo aseguró a Billard que no había experimentado maltratos por parte de las autoridades, incluso del bergantín corsario *Constante*, que "le tenía un gran respeto". El secuestro decretado por el virrey no se ejecutó en Quilca, y l'*Ernestine* continuó con la venta de su cargamento. Billard pidió confirmación del acto al Virrey y lo obtuvo el 11 con cartas de reclamos de Guilhem y Dolley. Los dos sobrecargos no estaban detenidos y podían continuar sus negocios a través de intermediarios locales. Billard fui también a visitar al nuevo comandante de la provincia, el general Loriga, quien se mostró muy receptivo. Lamentó la conducta de Maineri y aseguró a Billard que cuando el Virrey sea bien informado pondrá fin a la controversia de manera amistosa. Llegando del Callao, la fragata inglesa *Tartar* trajo noticias del bloqueo del almirante Guise y de la derrota de la vanguardia del general Canterac ante el ejército de Bolívar, así como de la rebelión del general Olañeta. El 12 de julio Billard zarpó de regreso a Valparaíso, a donde llegó su almirante el 10 de agosto.[20]

En París, el caso ocupaba al gobierno. El 22 de julio el ministro de Marina Gaspard de Clermont Tonnerre había recibido y transmitido a Rosamel el reclamo del armador Changeur & Cie. de Burdeos. El 13 de septiembre, Changeur había informado al nuevo ministro Christophe de Chabrol de Crouzol que *La Vigie,* armada en corso, había sido capturada por la corbeta peruana *Congreso*.[21] En sus memorias, el general Miller cuenta cómo *La Vigie*, al mando del escoces Robertson, resistió al *Congreso* hasta

16 Ídem, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, D.J. Benavente, a Billard, Santiago 1/6/1824.

17 Ídem, Juan Salazar, ministro plenipotenciario de la República del Perú a Billard, Santiago 31/5/1824.

18 SHD, BB4 458, Grivez al Ministro de Marina, Río de Janeiro 6/8/1824.

19 Ídem, BB4 459, Billard al Ministro de Marina, Valparaíso 27/6/1824.

20 Ibídem.

21 SHD, BB4 459, Ministro de Marina a Rosamel, París 13/9/1824.

que su tripulación huyó en Arica.[22] El ministro reiteró a Rosamel la orden de buscar reparaciones, mientras que su colega de Asuntos Exteriores, Ange de Damas, le informaba que su embajador en Madrid había notificado que *La Vigie* debía ser restituida conforme lo establecía la Convención del 5 de enero 1824, que comprendía todos los casos posteriores al 1 de octubre 1823. La embajada debía solicitar al gobierno español que se le enviara las órdenes correspondientes al Virrey y al gobernador de Chiloé.[23]

En búsqueda de neutralidad y de rembolso

Al llegar en Valparaíso el almirante Rosamel se ocupó de resolver el caso con el doble objetivó de compensar al propietario de *La Vigie* y hace respetar la neutralidad de su gobierno. Rechazó la segunda solicitud del ministro peruano, precisando que el barco había sido arrestado bajo bandera española y que España, al estar en guerra con Colombia, no le correspondía ver como había conseguido la goleta.[24] Rosamel nombró una comisión de investigación que aprobó la conducta de Billard y la captura de la *Quintanilla*.

La idea inicial del almirante era instalar en Santiago de Chile y en Lima a los capitanes de fragata de la Susse y De Moges, para representar los intereses comerciales franceses, aunque sin condición diplomática. Rosamel pidió una entrevista privada con el Ministro de Relaciones Exteriores chileno para asegurarle que la misión del capitán de fragata de la Susse no tenía carácter político, como lo sugería la prensa que acusaba con ciertas razones Francia de querer "monarquizar" América.[25] Rosamel envió de Moges al Perú a bordo de *La Diligente* para entrevistarse con el Virrey. La intención del almirante era entregar la *Quintanilla* a los realistas en un puerto abierto, a cambio de la devolución del valor de *La Vigie* y de su carga. De Moges llegó a Quilca el 19 de septiembre, obteniendo pasaportes para viajar a Arequipa. En su carta a La Serna, De Moges señaló que Maineri había presentado una patente de corso falsa, fechada en julio de 1823, cuando el sardo aún era sobrecargo y no podía haber recibido el mando del barco. Criticó también la lentitud del procedimiento judicial y planteó al Virrey que "si el ataque nocturno contra *La Diligente*, no constituía un insulto para el pabellón, había que renunciar para siempre a acordarse sobre el significado de las palabras". Pero La Serna informó a De Moges que las circunstancias lo llevaban "a comandar el ejército en persona impidiendo asignarlo un lugar fijo a donde se podrían reunir". La Serna encargaba al brigadier Mateo Ramírez –recién llegado de España a bordo del navío *Asia*– resolver el caso con De Moges. La Serna indicó el puerto del Callao para que ambos representantes se reunieran.[26] Poco antes el *Asia* y su consorte, el bergantín *Aquiles,* habían pedido ayuda al *Lancier* para anclarse de noche en Quilca. El capitán

22 John Miller, *Memorias del General Miller*, Madrid: Espasa Libros, 2009, pp. 262-263.

23 SHD, BB4 459, Ministro de Marina a Rosamel, París 20/9/1824.

24 Ídem, Salazar a Rosamel, Santiago 15/8/1824; Rosamel a Salazar, Valparaíso 18/8/1824.

25 Ídem, Rosamel al Ministro de Marina, Valparaíso 9/10/1824.

26 SHD, BB4 469, De Moges a La Serna, Arequipa 11/10/1824.

de Rossi se había prestado a esta solicitud, pero quedándose en alerta, temiendo "sorpresas" en el contexto de la *Quintanilla*.[27] Ahora *La Digilente* buscaba el *Asia*. No lo encontró ni el 24 de octubre en Callao –donde el gobernador José Ramón Rodil dio la bienvenida a Billard y De Moges–, ni entre Quilca y Callao a donde se había ido cuatro días antes según Rodil. *La Diligente* permaneció en el Callao después del 16 de noviembre, todavía sin ver el navío español.[28]

De Moges no podía cumplir su misión pero Guilhem de *La Vigie* obtuvo satisfacción ante el tribunal de Arequipa, que condenó su captura y ordenó al gobierno de Chiloé, bajo el general Quintanilla, que lo compensara.[29] Aunque la *Quintanilla* todavía no había sido entregada, en la práctica, los mercantes franceses podían seguir comerciando con puertos peruanos como antes. El *Ternaux* y el *Télégraphe*, recién llegados de Francia, vendían sus mercancías sin impedimentos. Pero el dinero era escaso, tanto a causa de las minas abandonadas como por falta de medios de transporte. La Serna concentraba sus tropas en la región de Cusco mientras que Bolívar había dejado el mando de su ejército al general Sucre.[30] Rosamel se encontraba en Concepción cuando el gobernador chileno lo informo del triunfo de Sucre en Ayacucho y de la captura del Virrey.[31] El almirante lo confirmó a su ministro el 9 de enero 1825, ya que había recibido cartas de De Moges.[32] Ahora, la derrota española ponía obstáculos a la resolución del caso. Rodil, el defensor del Callao, le reclamaba la goleta. Pero el almirante no creía que el general realista pudiera resistir mucho tiempo. Y si Rodil recibía la *Quintanilla* para perderla, Rosamel no tendría más garantía para la indemnización de *La Vigie*. Los eventos decidieron a Rosamel a enviar a Brest al excapitán Matteo Maineri, a bordo del buque logístico *Moselle*. El almirante lo justifico por "los delitos de piratería evidentes", pero el verdadero motivo era de "purgar estas regiones de un hombre muy audaz y emprendedor, quien libre se convertiría en la plaga del comercio".

Debido a "las longitudes infinitas del caso", Rosamel accedió a la petición de la tripulación de la *Quintanilla* para regresar con sus familias. Les mando a Quilca a bordo del *Lancier* y se quedó con el segundo, el artillero, el comisario y el velero para "cuidar a los intereses" de la goleta.[33]

Su estudio del Tratado de Ayacucho resolvió algunas incertidumbres. La capitulación del 9 de diciembre, incluso de la fortaleza del Callao, no había dejado a los realistas ningún punto en la costa con la prohibición para los buques españoles de visitar a Chiloé. Así que Rosamel no podía entregar la goleta a los generales Rodil o Quintanilla en el Callao o en Chiloé sin violar la neutralidad. Solo le quedaba una reunión en el mar con el *Asia*, el *Constante* o el *Aquiles*. Con esta esperanza, el 19 de febrero Rosamel

27 SHD, BB4 459, Rosamel al Ministro de Marina, Valparaíso 9/10/1824; BB4 469, 3/1/1825.

28 Ídem, Billard al Ministro de Marina, Callao 26/11/1824.

29 SHD, BB4 469, Rosamel al Ministro de Marina, Valparaíso 2/1/1825.

30 SHD, BB4 459, Billard al Ministro de Marina, Callao 26/11/1824.

31 SHD, BB4 469, Rosamel al Ministro de Marina, Valparaíso 1/1/1825.

32 Ídem, 9/1/1825.

33 Ídem, 11/1/1825.

armó la *Quintanilla* bajo el teniente Jourdan y la añadió a su división, zarpando hacia Chorrillos.[34]

Francia y De Moges habían sido acusados de parcialidad por la prensa peruana. De eso, Rosamel quería pedir explicaciones al Libertador Simón Bolívar en persona. La entrevista –en francés– tuvo lugar el 18 de marzo, a las 10 de la mañana, en el cuartel militar de La Magdalena, y duró una hora. "La quería tan vívidamente como yo", escribió Rosamel a su ministro, "y espero que tuvo el efecto que esperábamos para ambos. La verdad y la buena fe prevalecieron sobre la calumnia [inglesa]". Bolívar quedó convencido que la división de Rosamel y la otra división del almirante Jurien, en aguas de Terra Firme, no llevaban apoyo de España.[35] Esperando todavía socorros de Fernando VII, Rodil quería también ver a Rosamel "para aclarar su posición", pero Bolívar no lo autorizo. El almirante se quedó en Chorrillos hasta el 15 de octubre 1825.

En junio decidió entregar la *Quintanilla* al sobrecargo Guilhem, como arreglo de sus perdidas. Una comisión estimó la goleta en 6105 piastras. Cumpliendo con las órdenes de París, el 18 escribió una carta al general Quintanilla y la mando a Chiloé a bordo de *L'Aigrette* con Guilhem y su último prisionero, el segundo del corsario, quien sirvió de piloto al capitán Cosmao para fondear de noche en San Carlos.[36] Fue cordialmente recibido por Quintanilla, que si bien no tenía recursos, reconoció plenamente la parte de la deuda aprobada por el Virrey y firmó cartas al gobierno español para que Guilhem fuese pagado en Europa. Cosmao comentó que el general "parecía un hombre lleno de honor, que nunca dejara de ser leal a su rey".[37]

La última misión de la *Quintanilla* bajo pabellón francés la llevó a Quilca, donde su capitán, el teniente Chaucheprat, logró liberar –después de la intervención personal del Libertador– a dos barcos franceses detenidos. La *Quintanilla* regresó a Chorrillos el 7 de septiembre 1825 para ser entregada a su comprador. Poco antes, Rosamel había recibido noticias de las reapariciones del *Asia*, el *Constante* y el *Aquiles*, los dos primeros en Monterrey, el último en Valparaíso, pero bajo banderas mexicanas y chilena después del motín de sus tripulaciones en las islas Marianas.[38]

Conclusiones

Las necesidades de expandir el comercio, luchar contra la piratería, balancear la influencia británica y hacer una fuerte impresión sobre las nuevas naciones explican por qué Francia mandó fuerzas navales poderosas a América y al Mar del Sur en 1824-25. La invasión francesa a España en 1823 generó sospechas patriotas en cuanto a los verdaderos motivos de esa presencia. Pero la captura de la goleta *General Quintanilla* demostró que Francia no coordinaba su política con España y seguía una neutralidad estricta.

34 Ídem, 20/2/1825.
35 Ídem, Chorrillos 23/3/1825.
36 Ídem, 18/6/1825.
37 Ídem, 22/8/1825.
38 Ídem, 14/9/1825.

También el caso ilustró el problema de definiciones entre buque de guerra, corsario y pirata. La *Quintanilla* cumplía con las tres definiciones. El virreinato afirmaba que era goleta del Rey, citando un decreto real. La *Quintanilla* tenía una patente falsa, asaltaba a neutrales y abandonó la justificación de la guerra con Francia en su defensa.

Su capitán, Matteo Maineri, acusó de tráfico de armas a su víctima, *La Vigie,* con un cargamento de espadas de caballería. No se ha podido identificar su comprador, Lucas de la Cotera, pero aparentemente el tribunal de Arequipa no hizo caso al asunto.

Hecho teniente coronel en Chiloé, el sobrecargo sardo Maineri era uno de "esos bandidos de todas las naciones" que justificaron el esfuerzo naval galo en el Mar del Sur. Francia sacó a Maineri de América y lo trasladó a Cerdeña después que el tribunal de Brest se declaró incompetente para ver su caso.

La presión naval francesa y la captura de la *Quintanilla* parecen haber influido en el juicio de *La Vigie*, porque el virreinato necesitaba el retorno de la goleta en los últimos días de su lucha. Sin la división naval francesa es poco probable que el sobrecargo Guilhem hubiera ganado su juicio, aunque la desesperación de las familias realistas para encontrar un pasaje a Europa podría también explicar su éxito y la no ejecución del acto de secuestro virreinal en contra de los barcos franceses.

Al final, la *Quintanill*a fue un barco mercante colombiano y/o inglés, armado en Brasil, un corsario/pirata/buque de guerra español, un buque de guerra francés y de nuevo un mercante desconocido. No se ha podido saber el final de la goleta, averiada al momento de su venta. Su captura elevó el prestigio de la división naval francesa y de la corbeta *La Diligente*, construida como dos otros protagonistas –*La Vigie* y *El Congreso*–, en Saint-Malo, Bretaña, puerto corsario francés.

Piratería en los canales del sur de Chile republicano; el encargo de la cañonera Magallanes

Fernando Wilson L.

La visión de desarrollo nacional chileno en la primera mitad del siglo XIX consistió esencialmente en convertirse en una plataforma de servicios. Aprovechando su ventajosa posición en relación a los pasos interoceánicos australes entre el Atlántico y el Pacífico, y su extensa costa, los gobiernos de los presidentes Prieto, Bulnes y Montt rápidamente aprovecharon esta situación para potenciar al puerto de Valparaíso como centro comercial y financiero.[1] Esto llevó, a corto andar, a identificar la necesidad de un control soberano y directo sobre la zona austral, especialmente el estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, por lo que ya en 1843 se envió una expedición destinada a instalar una posición militar permanente que garantizara la colonización del sector.

Esta posición, primero conocida como Fuerte Bulnes y luego desplazada más al norte en las costas del Estrecho para fundar la ciudad de Punta Arenas marcó la llegada definitiva del Estado chileno a la región y, por consiguiente, la necesidad de hacer cumplir sus leyes en la zona.

Para sostener la naciente ciudad, el Estado y particularmente la Armada de Chile debieron realizar un esfuerzo realmente importante y, para todos los efectos prácticos, entre 1843 y la Guerra contra España de 1866, el sostenimiento de Magallanes sería la principal misión, en términos de asignación de recursos materiales y financieros, de la Marina chilena. Recién la Guerra del Pacífico la alejaría de la zona por los años del conflicto, pero retornaría a ella tras la Guerra en el marco de las crisis con Argentina, convirtiéndose así en un elemento clave de la soberanía chilena en regiones tan remotas como el canal Beagle, bahía Nassau y el Cabo de Hornos.

La realización de estas actividades implicó destinar la mayor parte de las unidades a flote de la Armada, y en no pocas ocasiones tener que enfrentar demandas urgentes de trabajo contra el clima y medio hostiles que postergaron otras funciones menos apremiantes en esos momentos. No es necesario elaborar en las circunstancias del clima sub antártico de la zona como desafío para la navegación, pero muchas veces se ignora el problema representado por las etnias aborígenes de la región, las cuales se caracterizaban por presentar niveles de desarrollo extremadamente precarios en lo

1 William Sater y Simon Collier, *Historia de Chile 1808-1994*, Cambridge: Cambridge University Press, 1996, partes 1 y 2.

material y tecnológico, pero en paralelo haber desarrollado habilidades de supervivencia notables, lo que les permitía desplazarse en la región con grados de libertad muy superiores a los de los colonos supuestamente provenientes del norte del país, teniendo así una fuerte ventaja inicial frente a los colonizadores y exploradores nacionales.

Estas etnias correspondían gruesamente a cuatro grandes conjuntos tribales. No es el objeto de este trabajo tratar el aspecto etnográfico del tema, que ha sido mucho mejor desarrollado en otros trabajos,[2] pero de tehuelches, onas, yagánes y alacalufes, son estas dos últimas las que representarían el principal desafío para los colonos. Los alacalufe o kaweskar[3] se ubicaban desde el Golfo de Penas hasta el Estrecho de Magallanes, mientras que los yagánes o selknam lo hacían al sur de éste y particularmente en torno a la zona del Canal Beagle. Estudios modernos muestran fechas de entre los 6000 y 8000 años desde su arribo a la zona, y desde entonces desarrollaron una intensa adaptación a la región y a su clima. Su desarrollo de tecnología se basó, por tanto, en los materiales disponibles en el área, predominando el uso de subproductos de la fauna y flora de la región. El uso de fibras vegetales y animales, el hueso junto a diversas grasas y aceites, animales y vegetales, figurarían de manera relevante en su tecnología. Por otra parte, el empleo del metal estaría completamente ausente salvo la extracción y uso de pirita de hierro con el objeto de encender el fuego.

A esta situación se agregaría el uso del nomadismo marítimo como forma de sobrevivencia. Una versión adaptada a la región, de la caza y recolección, los grupos indígenas se componían así de familias extendidas que se desplazarían por canales y caletas australes en busca de su sustento en la forma de la pesca, caza y recolección de mariscos.

En estos procesos, sus viviendas terrestres serían eminentemente provisorias a la vez que extremadamente precarias, asumiendo la forma de carpas de piel de lobo con estructura de madera ligera, mientras que sus embarcaciones, si bien ligeras y aparentemente rústicas, representarían una aproximación tecnológica sustancialmente más compleja.[4]

Construidas también con estructuras de madera ligera, serían forradas en pieles de lobo cosidas y calafateadas con grasa del mismo animal en sus junturas y uniones. Esto conformaría en una embarcación de entre 3 y 6 metros de eslora, poco menos de 75 cms. de manga y un perfil en V para un calado de unos 50 a 75 cms. Claramente no se trataba de una embarcación oceánica, pero siendo ligera y rápida, se prestaba admirablemente para seguir el contorno de la quebrada costa austral del continente. Para la pesca y caza y, sobre todo, para acomodar familias completas por períodos que a veces se extendían por semanas e incluso meses, resultaban altamente prácticas. Para lo anterior, resultaba vital mantener el fuego encendido en el interior de la embarcación, en pequeños hornos

2 Joseph Emperaire, *Los nómades del mar*, Santiago: Lom Ediciones, 2002.

3 Ídem.

4 Anne Marie Chapmann, Notas del autor sobre conferencia en la Universidad Marítima de Chile, 29/10/2004. Notas coincidentes en www.puntofinal.cl/546/canoayagan.htm, revisado por última vez el 10/9/2012. También revisar Emperaire, *Los nómades del mar*, Cap. VI.

de barro con cubiertas vegetales, lo que generaba una pequeña columna de humo visible en buen tiempo a millas de distancia. La propulsión era provista por remos de pagaya construidos en madera, ya que no existía ningún empleo de velas.

La precariedad relativa de estas embarcaciones ha sido objeto de debate académico extensivo, pero existe ya un cierto consenso acerca de que proveían una maniobrabilidad y tenida de mar netamente superiores a lo que se asumía tradicionalmente, más aun cuando eran tripuladas por remeros expertos. En términos prácticos, alacalufes y yagánes, con diferencias menores en la aplicación de los principios de la navegación y tecnología, contaban con una embarcación particularmente adaptada a sus condiciones de vida, así como gozaban de una adaptación extremadamente completa a las difíciles circunstancias de su ambiente y, en reiteradas ocasiones, dieron pruebas de una libertad y autonomía enormes en lo que respecta a su capacidad de desplazamiento.

Su relación con el hombre blanco se dio de forma cronológicamente tardía, ya que en sus áreas de merodeo no habría una presencia constante de occidentales hasta entrado el siglo XIX. Con anterioridad serían los ona y sobre todo los tehuelches los que se encontrarían con los asentamientos españoles del estrecho de Magallanes, fundados por Sarmiento de Gamboa en 1584.

Los alacalufe y yaganes primero dejarían registro histórico al contactar con navegantes holandeses con quienes se encontrarían en 1588 y 1624.[5] Los recuentos dejados por estos confirman el carácter primitivo pero a la vez curioso y pendenciero de los indígenas. También dejaron grabada la letalidad de sus armas, pero más de eso mas adelante. En síntesis, estas etnias no contarían con un contacto sostenido con las civilizaciones americanas más sofisticadas ubicadas más al norte del continente, y su relación con el conquistador ibérico primero, y con el colonizador hispano mestizo después sería prácticamente nula.

Para el caso de los alacalufe y yagánes, no sería hasta que la Independencia americana hiciera viables y regulares los viajes comerciales a través del estrecho de Magallanes y del Cabo de Hornos que se generaría un transito constante de buques por la región. Esto ya se consolidaría con la fundación de Fuerte Bulnes, en 1843, cuando el Estado chileno consolida la presencia soberana en el área. Lo anterior generaría desde entonces un progresivo incremento de colonizadores, sobre todo chilotes, que buscarían en la zona la caza de lobos marinos de pieles finas, yacimientos de oro y, progresivamente, la explotación de otros recursos de la zona como la pesca y el establecimiento de asentamientos de ganadería ovina. Finalmente, serían navegantes de Marinas europeas los que llegarían a los canales en la forma de expediciones científicas. Destacarían las británicas de los capitanes Pringle Stokes y Robert Fitzroy, los que pasarían años en la región haciendo levantamientos hidrográficos, geográficos y estudios de la naturaleza de la región. No en vano sus buques estarían cargados de científicos, dentro de los que destacaría nada menos que Charles Darwin.

Fue en el curso de estas navegaciones que se conocerían los primeros testimonios

5 Emperaire, *Los nómades del mar*, p. 13. Baltasar Cordes, Spilberg, de Noort, etc.

amplios acerca del carácter y comportamiento de los aborígenes, los cuales no fueron precisamente halagüeños, insistiéndose en su carácter pendenciero y violento, además de su tendencia al robo de cualquier objeto o producto que pudieran encontrar a bordo, mas allá de su eventual utilidad. En algún momento, la HMS *Beagle* llegaría hasta a perder una chalupa completa junto con sus implementos por causa de estas depredaciones.[6]

Las motivaciones de esta conducta son difíciles de comprender, pero probablemente no se este demasiado lejos de una respuesta si especulamos que el contacto con los colonizadores chilotes los expuso no sólo al alcohol y enfermedades, sino también a un patrón de conductas en que quizás no fue lo mejor de la civilización occidental con lo que estas culturas prehispánicas tuvieron contacto. Cualesquiera que fuera el motivo, el hecho es que el resultado fue el desarrollo de una conducta violenta que pronto comenzó a valorar y aprovechar los productos y beneficios que se podían conseguir por la fuerza al entrar en contacto con los navegantes de otras latitudes.

Esta situación se agravaba pues al no existir una estructura política centralizada en estas culturas, no era posible establecer acuerdos o relaciones de contacto permanentes quedando por tanto reducido a las circunstancias particulares que se dieran cada situación. Cada ataque correspondía a un clan o familia en específico, la que debía de ser sancionada de forma individual. Cualquier error podía generar una alianza de clanes con resultados particularmente desagradables tanto para los agentes del Estado como para los pescadores y colonos occidentales del sector afectado.

No sería, por tanto, largo el plazo cuando se comenzaron a reportar con monótona regularidad los ataques a los cazadores de lobos y prospectores mineros. Luego se extendería a los Misioneros, sobre todo católicos y anglicanos, que arribaban a la zona, y finalmente se darían ataques directos a náufragos europeos y norteamericanos, llegando incluso a desafíos directos a naves de gran porte.

Claramente, la situación se había convertido en una situación de gravedad, más aun cuando se reportaron en reiteradas ocasiones que estas agresiones no se limitaban a ataques únicos, si no que se convertían en persecuciones en las que los náufragos, en las embarcaciones de fortuna que pudieran haber rescatado de sus siniestros, debían de escapar por semanas a la persecución de las canoas indígenas, cuyas columnas de humos se convertían en amenaza permanente por semanas hasta poder llegar a Punta Arenas o derechamente sucumbir ante estos ataques.

Por mencionar solo algunos casos específicos, podemos notar, por ejemplo, cuando el 15 de junio de 1858 más de 60 canoas amenazaron al cúter del misionero Gardiner,[7] mientras que al año siguiente un total de 8 misioneros británicos serían asesinados en Wulaia por yagánes. Lo más trágico de este hecho es que este ataque fue liderado por el aborigen llamado Jemmy Button, uno de los niños yagánes llevados por Fitz Roy a Gran Bretaña en lo que se convertiría en una de las primeras versiones de los siniestros

6 Benjamín Subercaseaux, *Jemmy Button*, edición no especificada, probablemente Valparaíso, c. 1910.

7 Chapman, Presentación, 29/10/2004.

"Museos Humanos", tan en boga en la Europa del tardío siglo XIX.[8] El ataque a un colono en caleta Yendegaia seguiría a estos incidentes, siendo encontrado muerto en la entrada de su estancia, para luego aparecer parte de sus bienes en manos de indígenas ubicados a decenas de kilómetros de distancia. En síntesis, una situación compleja, que requería solución urgente.

Podríamos seguir extensamente el listado de ataques y depredaciones, pero claramente excede la extensión de un trabajo de este tipo, por lo que resulta más práctico pasar al punto de los medios con los que estas agresiones se desarrollaban. Los ataques en sí usaban el arsenal indígena completo, que si bien se componía de medios tecnológicamente primitivos, poseían elevados grados de letalidad por la habilidad que poseían los indígenas en su uso. Un primer instrumento eran los arpones o lanzas de madera con punta de hueso. Descritos por primera vez por Baltazar de Cordes, estos tenían "sobre los 10 pies de largo", y Willem de Noort perdería dos hombres ante ellas en su contacto con los indígenas en 1624.[9]

De la misma forma, se empleaba habitualmente el arco y la flecha, esta última también con punta de hueso y que era particularmente letal debido a los ganchos que se le tallaban, que impedían su extracción completa. El objeto de esta configuración era impedir que un lobo marino pudiera librarse del arma, pero el efecto se repetía e incluso agravaba cuando el blanco era un ser humano.

Otro instrumento especialmente peligroso era la honda, cuya construcción se realizaba con piel de lobo marino, y que podía lanzar una piedra con gran precisión a distancias importantes.[10] Tanto así que para el capitán Fitzroy podía ser incluso más letal, precisa y de mayor alcance que un tiro de mosquete.[11] Otros instrumentos usados eran simples piedras o cantos, los que se empleaban para lapidar a los náufragos, mientras que finalmente y, ya en la década del 1880, comenzaron por primera vez a aparecer las armas de fuego, tanto capturadas en los ataques como compradas de forma ilegal a traficantes tanto chilenos como argentinos y extranjeros que llegaron a la región en el marco de las fiebres del oro en el canal Beagle.

La respuesta del Estado fue lenta. La fuerte concentración en los asuntos vinculados a la sustentación de la Colonia de Fuerte Bulnes y Punta Arenas, consumía la mayor parte de los recursos disponibles para la Marina y, posteriormente, el desarrollo de la fuerza en cuanto a sus roles de combate agravaría la situación. Entre 1843 y 1866 la tarea de mantener la línea de comunicaciones con Magallanes exigía al límite los precarios medios navales disponibles, por lo que sólo se podía contar con la presencia ocasional de buques particularmente poco adecuados para el empleo austral, como el vapor *Meteoro*, el transporte *Infatigable* o la corbeta *Esmeralda* junto a diversas

8 Descripción detallada en *El Diario del Fin Del Mundo*, 9/11/2011. Edición digital en www.eldiariodelfindelmundo.com/noticias/leer/39529/esto-paso-en-nuestra-region-los-yaganes-matan-en-wulaia-a-ocho-misioneros-anglicanos.html. Revisado por última vez el 9/9/2012.

9 Emperaire, *Los nómades del mar*, p. 102.

10 Ibídem.

11 Robert Fitzroy, citado en Emperaire, *Los nómades del mar*, p. 215.

embarcaciones arrendadas en Chiloé.[12]

La guerra de 1866 contra España exacerbaría esta situación, pues las necesidades militares se orientarían a tratar de recuperar el tiempo perdido en la reconstrucción de las capacidades militares convencionales en la Armada. Este proceso ya había comenzado poco antes de la guerra con el encargo en Gran Bretaña para la construcción de las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*, pero el conflicto gatillaría la compra de diversos pertrechos y buques de ocasión en el mercado norteamericano y europeo. El objetivo principal de esta acción estaría concentrado en la obtención de buques blindados,[13] destinados a construir un núcleo de combate capaz de enfrentar una fuerza como la española en la campaña americana. Esta fue centrada en la fragata *Numancia*, el primer *ironclad* en llegar al Pacífico. No es extraño, por tanto, que la preocupación por Magallanes se debilitara en términos relativos y no se le diera interés específico hasta que circunstancias imprevistas forzaran a un cambio drástico de actitud.

Sería por esta falta de atención que las circunstancias se volvieron críticas, y los ataques indígenas alcanzaron su cenit en el período entre 1868 y 1870, cuando las presiones de los neutrales llegaron a su apogeo por la muerte de dos marineros británicos náufragos a manos yagánas.[14] La necesidad urgente de controlar la situación austral llevó primero a Francia y luego al Reino Unido a expresar ya no las clásicas reclamaciones de intereses menores, sino derechamente a cuestionar la soberanía chilena sobre la región si es que no se tomaban medidas concretas para evitar la sucesión de pérdidas y muertes causadas por los aborígenes.[15]

A esta situación se unía el inicio del proceso argentino conocido como la Campaña del Desierto, que vería a la republica trasandina girar su eje de preocupación geopolítica desde el Paraguay y el centro del continente al sur, a la Patagonia. Repentinamente, la zona austral comenzó a llenarse de balleneros, loberos y cazadores con licencias expedidas en Buenos Aires. Claramente era el momento de hacer algo.

La administración del presidente Errázuriz Zañartu, por tanto, tuvo que asumir un doble desafío. Desarrollar una capacidad naval convencional y clásica, destinada a proveer a la Armada Chilena una capacidad para disputar y conseguir el control del mar frente a adversarios equipados con unidades blindadas, y además, una capacidad de control de espacios marítimos centrada en la zona austral. Para ello se aprobó un empréstito interno por valor de 2.200.000 pesos de plata. Esta decisión sería consolidada por Ley de la República, publicada el día 4 de marzo de 1872,[16] dentro de la cual se debería de financiar el encargo de dos buques blindados y un "vapor para la soberanía

12 Rodrigo Fuenzalida, *La Armada de Chile desde la alborada hasta el sesquicentenario*, Valparaíso: Imprenta de la Armada, varias eds., cap. XIX et Seq.

13 *Memorias de Marina*, ediciones de 1864, p. 7, 1866 (varios documentos) y 1868, pp. 23 et seq.

14 Fuenzalida, *La Armada de Chile*, pp. 693 et Seq.

15 Francisco Encina, *Historia de Chile*, citado en Fuenzalida, *La Armada de Chile*, p. 699.

16 Rafael Mellafe y Mauricio Pelayo, *La Guerra del Pacífico*, Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2007, pp. 55 et Seq. Fuenzalida, *La Armada de Chile*, p. 693.

austral".[17] La historia de los blindados *Valparaíso* y *Santiago*, después rebautizados como *Blanco Encalada* y *Cochrane*, escapa al tema de este artículo, pero el vapor para Magallanes rápidamente se convirtió en uno de los temas recurrentes del epistolario entre la Misión Naval chilena en Londres y la Comandancia General de Marina.

La idea era conseguir un buque que pudiera asumir la responsabilidad permanente de ejercer soberanía y control sobre la vasta región austral. Las condiciones técnicas para ello por fuerza eran difíciles de satisfacer.

Por un lado, se requería un buque muy maniobrable en aguas restringidas. Para ello se debía de limitar su eslora para mantener su radio de giro dentro de límites mínimos. Por otro lado, la necesidad de navegación en mar abierta requería márgenes de estabilidad mínimos, los que a su vez demandaba un incremento relativo de la manga. Si bien las fuentes citadas no desarrollan datos específicos de eslora o manga, sí se extienden latamente sobre la necesidad de combinar "armónicamente" ambas condiciones. Las dimensiones finales del casco fueron 200 pies de eslora, 27 de manga y 17,6 de puntal, para un total de 950 toneladas de desplazamiento. Este casco sería construido por el astillero Raenhill & Company, ubicado en Londres.

Otra necesidad era la de tomar decisiones complejas sobre la maquinaria. Esto no resultaba simple en un periodo de extrema actividad en el desarrollo tecnológico. La cantidad de opciones era enorme y así queda especificado extensamente en el epistolario referido. Se analizaron al menos cinco propuestas informales y tres formales, de las cuales la favorecida finalmente fue un sistema producido por el mismo astillero para un total de 2200 Hp efectivos. Este sistema se componía de dos máquinas que operaban sobre el sistema Compound alimentadas por dos calderas de tubos largos que operaban a 66 libras de presión.[18] La planta propulsora estaría acoplada a dos ejes, para permitir un incremento de la maniobrabilidad, pudiendo desarrollar 11 nudos. Hubo algunos reclamos desde Chile acerca de esta opción, considerándose en algún momento excesiva la complejidad y precio de este sistema, pero las particulares condiciones operativas finalmente primaron por sobre las consideraciones económicas manteniendo la selección original.

El buque sería aparejado como corbeta con tres mástiles, pero se la conocería tradicionalmente como cañonera debido a que su batería de artillería consistiría en una sola pieza principal de 7" y 115 libras, ubicada en la línea de crujía, que gracias a su montaje giratorio podía orientarse hacia ambas bandas. Esta pieza rayada Armstrong de avancarga sería acompañada por un arma similar de 64 libras y dos de 4".[19] Esta novedad técnica enfatizaba el periodo de transición tecnológica que se vivía en el mundo de la artillería naval y el carácter reacio de los constructores navales británicos

17 *Memoria de Marina* 1872, varios documentos, especialmente las referencias del Comandante General de Marina.

18 ANCh, Fondo Ministerio de Marina, intercambio epistolar entre la Comandancia General de Marina y la Misión Naval en Londres, vols. 1872 y 1873.

19 Piero Castagneto y Diego Lazcano, *Buques de guerra chilenos*, Santiago: Ril Editores, 2010, pp. 86 et Seq, pp. 108 et Seq.

a incorporar artillería de retrocarga tras una serie de accidentes sufridos en los primeros despliegues a bordo de este tipo de armas.[20]

Este armamento permitiría al buque enfrentar unidades equivalentes e incluso blindadas, y había sido evaluada para otras unidades chilenas ya existentes.[21] Esta decisión nos recuerda que Chile no se podía dar el lujo de tener en su Armada un buque que no contara con suficiente valor militar para podérselo emplear en condiciones de combate convencional, así como la necesidad de manejar también el problema argentino en la zona austral.

El buque así contratado fue botado el 28 de julio de 1873, siendo bautizado *Magallanes* en honor de su zona de operaciones preferente. El alistamiento fue riguroso y con cuidado a cada detalle, llegando el buque un año y medio más tarde, en 1875, tras ser aceptado por los representantes chilenos en Londres.

Apenas llegada a Chile, la cañonera *Magallanes* fue enviada a la zona austral al mando del capitán de corbeta Juan José Latorre, comenzando por un encargo de trabajos hidrográficos y control de la zona que habían quedado inconclusos desde el año anterior, cuando la labor austral había correspondido a la corbeta *Chacabuco*.[22]

Muy pronto el buque demostró su valor e importancia. En febrero y abril de 1876 encontró a la barca francesa *Jeanne Amelie* haciendo faenas de lobería en la desembocadura del río Negro con patente bonaerense. La barca fue incautada y remolcada en dirección a Punta Arenas, naufragando antes de llegar a dicho puerto por causa del clima. Esta situación, y el perjuicio económico del armador generaron una fuerte disputa con la República Argentina. En el historial del buque constan además referencias a dos cruceros por la zona del canal Beagle y la península Brunswick, donde se contactó y controló a la población aborigen.[23]

En el año 1877 le correspondió poner fin al trágico "motín de los artilleros", que bajo el mando del teniente Cambiazo había devastado la ciudad y población de Punta Arenas. El rol del buque fue clave para devolver el orden a la zona y capturar a los líderes de los amotinados, poniendo fin a lo que hasta hoy se recuerda como la más terrible calamidad que haya afectado a la ciudad.[24]

El 11 de octubre del siguiente año, en caleta Monte León, al sur del río Negro, la *Magallanes* nuevamente encuentra un buque con patente de Buenos Aires, el *Devonshire*, que se encontraba haciendo trabajo de guaneo.[25] Este año ya se notó un

20 Especialmente la explosión de un cañón Armstrong de 7" de retrocarga a bordo de la fragata blindada HMS *Warrior*. DavidBrown, *From Warrior to Dreadnought*, Londres, Conway Maritime Press, 1998, pp. 97 et Seq.

21 *Memorias de Marina* año 1868, propuesta de rearme en Informe del Comandante General de Marina,

22 Fuenzalida, *La Armada de Chile*, pp. 697 et Seq.

23 Bitácora de la cañonera *Magallanes*, Archivo Histórico Naval, Museo Marítimo Nacional, Valparaíso, volumen 2, año 1877.

24 Ídem, vol. 4 y sucesivos.

25 Más detalles en "Historia general de las relaciones exteriores de la Republica Argentina", en www.argentina-rree.com/6/6-079.htm

patrón sostenido, con un crucero de invierno por la zona del Beagle y bahía Nassau, mientras que el verano veía al buque desplazarse a la zona del litoral patagónico en persecución de loberos y guaneros sin licencia chilena.

El *Devonshire* fue incautado y llevado a Punta Arenas, donde se efectuó el juicio de presa respectivo. Esta ocasión la crisis escaló y llegó al punto de una amenaza de guerra. La Escuadra chilena fue formada primero, y concentrada después en en el puerto de Lota, elevando su nivel de entrenamiento para librar una batalla por el control del mar con su equivalente argentina, que sería desplegada al río Negro. La guerra fue evitada en el último momento mediante la firma del Pacto Fierro Sarratea, el 6 de diciembre de 1878.[26]

Lamentablemente, para esas fechas los eventos ya se habían precipitado en la frontera norte, y la república de Bolivia estaba reinterpretando el tratado limítrofe con Chile de 1874, exigiendo contra las prescripciones explícitas de éste el pago de impuestos a capitales chilenos. La insistencia en esta decisión llevaría a Chile a enviar su Escuadra al norte, desembarcando en Antofagasta el día 14 de febrero de 1879 e iniciando el proceso que llevaría el 2 de abril a declarar la guerra a Bolivia y al Perú, el cual se encontraba vinculado militarmente a Bolivia en virtud del Tratado de Alianza militar de 1873.

Las acciones de este conflicto están lejos de nuestro interés en este artículo,[27] pero la *Magallanes* se vio alejada de su zona natural de operaciones por los años de la guerra, encontrándose en el medio de la acción, desde el primer combate naval de la guerra en Chipana, el 5 de abril de 1879, la expedición al Callao de la escuadra chilena en mayo, para luego enfrentar al *Huáscar* en Antofagasta e Iquique. En agosto entró a reparaciones en Valparaíso, pasando su exitoso comandante, Juan José Latorre, al mando del blindado *Cochrane* y asumiendo su mando Carlos Condell, bajo el cual participó en los desembarcos de Pisagua, bloqueo de Arica, Callao, apoyo a las operaciones chilenas en torno a las batallas de Chorrillos y Miraflores, seguida de cruceros de persecución de rompedores del bloqueo.

Para 1883 la *Magallanes* era uno de los buques más conocidos y populares ante la opinión pública chilena, pero claramente su misión original había sido dejada de lado. El fin de la guerra la trajo de vuelta a Chile, y rápidamente la devolvió, junto a los demás buques de la Armada, a funciones australes, dedicándose al ejercicio de policía marítima e hidrografía.

La crisis de 1891 la vio alinearse con el Congreso, asumiendo funciones en la captura de Pisagua, Iquique y luego en el desembarco de Quintero.[28] Tras la guerra, la nueva crisis con Argentina que se desarrolló desde 1892 hasta 1904 vio a la *Magallanes* concentrada principalmente en los roles ya descritos de policía e hidrografía. En un mundo de blindados y cruceros la ya envejecida cañonera era cada día menos adecuada

26 Fuenzalida, *La Armada de Chile*, pp. 698 et Seq.

27 Se sugiere revisar Fuenzalida, *La Armada de Chile*, vol. IV, y Gonzalo Bulnes, *La Guerra del Pacífico*, Valparaíso: Editorial del Pacífico, 1911-1919, vol. 1.

28 Eloy Caviedez, *Las últimas operaciones del Ejército Constitucional*, Valparaíso: Imprenta Helfman, 1892.

a las misiones militares, pero seguía siendo un útil buque para sus misiones originales, permitiéndole concentrarse en estas hasta que su dilatada edad y la construcción de nuevos escampavías a vapor permitió sacarla del servicio activo. En 1906 el armador Alfonso Borques, de Valparaíso, la arrendó para servicio de cabotaje, rol en el que la uso por poco menos de un año, ya que en 1907 naufragó al salir del puerto de Corral en medio de un fuerte temporal.[29] Un final inmerecido, pero al menos más feliz que otros viejos veteranos que terminaron desguazados después de languidecer por años como pontones en diversos puertos del país.

Para esas fechas, la presencia chilena en la zona austral ya era muchísimo más numerosa, existiendo un cambio radical de las condiciones de vida de los aborígenes. El contacto ya sostenido y masivo con colonizadores chilenos y europeos, que establecieron estancias ganaderas, terminaría por aniquilar a los ona y tehuelches, mientras que los yagánes y alacalufe irían progresivamente siendo acorralados por los pirquineros y cazadores de lobos a zonas cada vez más remotas. El alcohol, enfermedades y, posteriormente, el mestizaje, fueron reduciendo los asentamientos de los clanes y tribus hasta que quedaron, de *facto*, reducidos a Puerto Luisa y Puerto Edén. A estas fechas ya están en proceso de desaparición los últimos representantes puros de dichas etnias,[30] relegando el capítulo de soberanía magallánica a los capítulos de la Historia.

29 Mellafe y Pelayo, *La Guerra del Pacífico*, pp. 55 et Seq.

30 Emperaire, *Los nómades del mar*, pp. 157 et Seq.

De los autores

Peter T. Bradley, U. de Newcastle upon Tyne, Gran Bretaña.
Profesor emérito de historia latinoamericana en el Departmento de Estudios Españoles, Portugueses y Latinoamericanos de su universidad. Tiene numerosos libros publicados, entre ellos *The Lure of Peru: Maritime Intrusion into the South Sea* (1989), *Navegantes británicos* (1992), *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late 15th to the Mid 18th Century* (1999) y *Pirates on the Coasts of Peru, 1598-1701* (2008).

Jorge Ortiz Sotelo, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
Capitán de fragata en retiro de la Armada Peruana, y doctor en Historia Marítima por la U. de Saint Andrews, Escocia. Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, miembro del Seminario de Historia Naval y Militar de la U. Nacional Autónoma de México; y correspondiente de la Academia Chilena de la Historia y de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, entre otras instituciones.

Irma del Águila, Perú.
Licenciada en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú. M.A. Gallatin School, New York University. En 2011 publicó "El hombre que hablaba del cielo" (ed. Planeta), que mereció el III Premio de Novela Breve de la Cámara Peruana del Libro. La obra que recrea la incursión de Spielbergen en el virreinato del Perú demandó una extensa investigación documental en torno al uso del telescopio a principios del siglo XVII.

Oscar Cruz Barney, U. Nacional Autónoma de México.
Doctor en Derecho con mención honorífica por la U. Panamericana, y licenciado en Derecho con mención honorífica por la U. Iberoamericana. Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la U. Nacional Autónoma de México, donde es director de la *Revista Mexicana de Historia del Derecho* y coordinador del Área de Historia del Derecho. Investigador Nacional Nivel III en el Sistema Nacional de Investigadores del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Pedro Dermit, Thalassa-España.
Empresario vinculado al mundo marítimo, basado en Bilbao. Investigador independiente, interesado particularmente en las expediciones tempranas en las que participaron marinos vascos.

Gloria Cristina Flórez, U. Nacional Mayor de San Marcos, Perú.
Doctora en Historia por la Pontificia U. Católica del Perú. Especialista en Civilización Medieval por la Universidad Católica de Lovaina. Postgrado en Historia de América en la Universidad Complutense. Profesora de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM.

Feliciano Gámez Duarte, U. de Cádiz, España.
Doctor en Historia Contemporánea, es miembro del Grupo de Investigación "Estudios Históricos Esteban Boutelou" y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Colaborador en The Oxford Enciclopedia of Maritime History y autor de varios libros, entre ellos Del uno al otro confín: España y la lucha contra el corso insurgente hispanoamericano 1812-1828.

Michel Laguerre Kleimann, Marina de Guerra del Perú.
Egresó de la Escuela Naval del Perú en el 2002 como alférez de fragata. En el 2008 se calificó en ingeniería electrónica y posteriormente obtuvo una maestría en Historia de la Pontificia U. Católica del Perú. Es administrador del blog de historia y actualidad "Comentarios impensables".

María Luisa Laviana Cuetos, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, España
Historiadora especializada en la época colonial y en particular en la historia social y económica de la costa ecuatoriana. Investigadora de Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Mark Meuwese, U. de Winnipeg, Canadá.
Profesor asociado en el Departamento de Historia de su universidad. En noviembre de 2011 publicó su primer libro: *Brothers in Arms, Partners in Trade: Dutch-Indigenous Alliances in the Atlantic World, 1595-1674* (Brill publishers). Sus intereses de enseñanza e investigación incluyen expansión colonial europea en las Américas, especialmente las relaciones con los pueblos indígenas.

Zoroléo do Amaral Queiroz, U. Federal do Rio Grande do Norte, Brasil.
Estudiante de Historia en la U. Federal do Rio Grande do Norte, interesado en los temas de Historia Marítima y piratería, luego de haber escrito el trabajo monográfico "O Submundo Marítimo: os Piratas e a sociedade caribenha inglesa entre os séculos XVII e XVIII". Se interesa en las áreas de Arqueologia, Arqueologia Subacuática, Historia da América, Historia Moderna y Piratología.

Francisco Quiroz Chueca, U. Nacional Mayor de San Marcos, Perú.
Doctor en Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Profesor principal y director de la Escuela de Historia de esa casa de estudios. Ha publicado varios libros y artículos de su especialidad, destacando *Historia del Callao. De puerto de Lima a Provincia Constitucional* (Callao: Gobierno Regional del Callao, 2007).

Alexandre Sheldon-Duplaix, Servicio Histórico de la Defensa, Francia.
Graduado del Instituto de Estudios Políticos de París (Servicio Público) en 1987 y de la Sorbona (Historia) en 1995. Fue analista en el Ministerio de la Defensa de 1987 a 1999 antes de ingresar al Servicio Histórico de la Marina (luego de la Defensa). Desde 2001 es conferencista en la Escuela de Guerra, el Centro de Estudios Superiores de la Marina (París) y en la Academia Naval (Brest), y ha escrito o coescrito cinco libros. Es capitán de corbeta de la reserva.

Fernando Wilson L., Universidad Adolfo Ibáñez.
Licenciado en Historia por la U. Católica de Valparaíso, Magister en Ciencia Política y Relaciones Internacionales por la Pontificia U. Católica de Chile. Profesor del Departamento de Historia y de la Escuela de Gobierno de la U. Adolfo Ibañez. Profesor concurrente de diversas instituciones, incluyendo la U. de Chile, y evaluador externo de la Comisión Nacional de Acreditación.

Bibliografía

Apestegui, Cruz. *Ladrones del mar. Piratas en el Caribe. Corsarios, filibusteros y bucaneros 1493-1700* (Barcelona: Lunwerg Editores, 2000), 233 pp.

Armayo Zevallos, Enrique. "Proyecciones Andina en el Pacífico", en *RHMP* n° 33 (Lima, 2013), pp. 105-138.

Asan Torres, Simón. "La Patrulla N° 1 de Infantes de Marina en la Cordillera del Cóndor", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 155-168.

Bascuñán, Carlos, Magdalena Eichholz y Fernando Hartiwig, *Naufragios en el Océano Pacífico Sur* (Santiago: Taurus y Centro de Investigaciones José Barros Arana, 2011), 2 t.

Bernal García, Jesús. "La Marina española en América", en *Emancipación de América. Ciclo de Conferencias – Diciembre 2011* (Cuaderno Monográfico n° 64, IHCN, 2011), pp. 31-52.

Blair, Myra C. *Jack's Tar's Story: The autobiographies and memoires of sailors in Antebellum America* (Nueva York: Cambridge University Press, 2010), 194 pp.

Canelos Andrade, Vicente. "Combatientes de la Cordillera del Cóndor", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 127-153.

Carrillo Márquez, Laura y Mahum Noguera Rico. "El manejo de recursos culturales sumergidos en México. Naufragios en la Sonda de Campeche, Golfo de México", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp. 191-245.

Casasola de los Ríos, Mario (coordinador). *Historia gráfica de la Secretaría de Marina Armada de México* (México: SEMAR, Gobierno Federal, 2012), 263 pp.

Cervera Pery, José. "Los marinos de la emancipación. Un protagonismo histórico", en *Emancipación de América. Ciclo de Conferencia – Diciembre 2011* (Cuaderno Monográfico n° 64, IHCN, 2011), pp. 53-63.

Cevallos Puente, César. "El BAE *Presidente Alfaro III* y su participación en el conflicto entre Ecuador y Perú en 1981", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 45-59.

Cevallos Puente, César. "Información histórica sobre la reactivación del BAE *Alfaro* y el conflicto de Paquisha", en: Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 60-67.

Christenson, Joel C. "The reestablishment of the U.S. Naval Mission to Peru, 1937-1940", en *DMS* n° 20-21 (2012-2013), pp. 9-33.

Cordero Aroca, Alberto. "El apresamiento de la fragata norteamericana *General Brown* y la confiscación de su cargamento en 1825" , en *RIHME* año XIX n° 54 (julio 2014), pp. 4392.

Cruz Barney, Óscar. *El corso marítimo* (México: UNAM, SEMAR, Centro de Estudios Superiores Navales, 2013), 576 pp.

Cruz Barney, Óscar. *Una visión indiana de la justicia de la guerra* (México: UNAM, 2014), 110 pp.

Davis Bradburn, Juan. *Forjadores de la Armada de México* (México: SEMAR, Armada

de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, 2011), 163 pp.

Delgado Cepeda, Hugo. "Primer observatorio astronómico en Guayaquil", en *RIHME* año XIX n° 54 (julio 2014), pp. 131-134.

Donoso Rojas, Carlos y Jorge Ortiz Sotelo. *Iquique en la colección fotográfica Baselli (1891-1911)* (Iquique: Editorial Pino Oregón, 2014), 120 pp.

España. Museo Naval. *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado* (Madrid: Museo Naval y Museo Arqueológico Nacional, 2014), 252 pp.

Fernández de Oviedo. Gonzalo. *Misfortunes and Shipwrecks in the Seas of the Indies, and Mainland of the Ocean Sea* (Gainesville: University of Florida Press, 2011), 254 pp.

Fitz Roy, Robert. *Viajes del 'Adventure' y el 'Beagle'* (Madrid, CSIC, 2013), 2 t.

Fortunic Oliveira, María del Pilar. *La isla San Lorenzo y la geograqfia sagradad del Perú* (Lima: U. Cayetano Heredia, 2014), 16 pp.

Furlán, Luis Fernando. "El pensamiento militar argentino durante la Guerra del Pacífico *1879.1883", en *RHMP* n° 33 (2013), pp. 193-227.

Galindo Domínguez, Roberto E. "Prospección geofísica en la arqueología subacuática. Una herramienta para la localización de restos culturales sumergidos", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp. 115-140.

Garcés Rodríguez, Víctor Emilio. "BAE *Morán Valverde*: testimonio de máxima alerta", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 69-84.

García González, Rosario. *Eugenio Cortés y Azúa. Primer jefe de las fuerzas navales del México independientes* (México: SEMAR, Armada de México, Instituto Nacional de Estudios de las Revoluciones de México, Secretaría de Educación Pública, 2013), 238 pp.

García Martínez, José Ramón. "Intrahistoria del Tratado de Paz entre España y Chile de 1883", en *RHMP* n° 33 (2013), pp. 229-281.

Garibaldi de Mendoza, Rosa. "Los dos conflictos con los Estados Unidos en el siglo XIX en los que el Perú tuvo la razón", en *RHMP* n° 33 (2013), pp. 299-332.

Gaviola Tejada, Javier y Michel Laguerre Kleimann. "Vicealmirante Martín Jorge Guise y la formación de la Marina de Guerra del Perú", en *RHMP* n° 33 (2013), pp. 333-343.

Grijalba Bueno, Vicente. "Vivencias de la Patrullla Grijalva en la Cordillera del Cóndor, 1981", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 191-204.

Guerra Moscoso, Sabrina. "¡Peligro en la Mar del Sur! Drake y la creación de la Armada", *DMS* n° 20-21 (2012-2013), pp. 35-50.

Hernández Sánchez-Barba, Mario. "De la emancipación a la independencia", en *Emancipación de América. Ciclo de Conferencia – Diciembre 2011* (Cuaderno Monográfico n° 64, IHCN, 2011), pp. 89-95.

Junco, Roberto. "La ruta de Veracruz a La Habana en el época colonial", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp. 93-114.

Larken, Meriel. *The Ship, the Lady and the Lake. The extraordinary life and rescue of a victorian steamship in the Andes* (Londres: Bene Factum Publishing Ltd, 2012), 242 pp.

Leceta Gálvez, Humberto. "Aspectos navales 1912-1914", en *RHMP* n° 33 (2013), pp. 345-384.

Liniers Bernabéu, Javier de, "La incorporación de Santiago Liniers a la Marina de Guerra Española", en *RGM* t. 261 (noviembre 2011), pp. 665-672.

López Garrido, Pedro H. "Procesos de transformación natural de contextos arqueológicos sumergidos en la costa de Campeche, Golfo de México", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp. 141-189.

López Martínez, Héctor. *Miguel Grau, marino y ciudadano* (Lima, Universidad Alas Peruana,

2012), 248 pp.

López Martínez, Héctor y Michel Laguerre Kleimann. *Tres héroes navales lambayecanos* (Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 2014), 258 pp.

Luna Erreguerena, Pilar. "Patrimonio cultural subacuático. Legislación nacional e internacional. Proyección de México ante el mundo", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp, 247-281.

Martínez y Guanter, Antonio Luis. "Biografía de don Felipe Bauzá y Cañas. Capitán de navío de la Real Armada Española", en *RGM* t. 261 (Diciembre 2011), pp. 855-864.

Melgar Tisoc, Emiliano. *Los mayas y el mar: arqueología marítima en Chetumal* (México: 2012), 175 pp.

México, Secretaría de Educación Pública. *Tras la huella del Juncal. Crónica de una expedición* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2013), edición digital.

México. Secretaría de Marina. *Historia general de la Secretaría de Marina-Armada de México. Su desarrollo histórico de la época prehispánica a las posrevolución* (México: SEMAR, Armada de México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones Mexicanas, Secretaría de Educación Pública, 2012), 2 t.

México. Secretaría de Marina. *Historia general de la Infantería de Marina Mexicana* (México: Vivir Mejor, SEMAR, Gobierno Federal, 2012), 2 t.

Moya Sordo, Vera (coordinadora). *Arqueología marítima en México* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2012), 300 pp.

Moya Sordo, Vera. "Pensar la arqueología marítima: reflexiones teórico-metodológicas para la compresión de accidentes navales en México", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp. 15-60.

Moya Sordo, Vera. "Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa", *DMS* n° 20-21 (2012-2013), pp. 51-62.

Novak, Fabián y Jorge Ortiz (editores). *El Perú y la Primera Guerra Mundial* (Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014), 221 pp.

Ochoa Loayza, Mariana. "El Guayas: un río con historia", en *RIHME* año XIX n° 54 (julio 2014), pp. 31-41.

Ortiz Sotelo, Jorge. *Caletas de la costa peruana (historia ilustrada)* (Lima: Securitas, 2014), 200 pp.

Ortiz Sotelo, Jorge. *Apuntes sobre la batalla de Miraflores (15 de enero de 1881)* (Lima: La Casa del Libro Viejo, 2014), 2ª edición, 194 pp.

Ortiz Sotelo, Jorge. "El Perú y los aspectos militares de la guerra", en Novak y Ortiz, *El Perú y la Primera Guerra Mundial*, pp. 131-172.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Iquitos, ciudad y puerto en el siglo XIX", en Rafael Varón Gabai y Carlos Maza (editores), *Iquitos* (Lima: Telefónica del Perú, 2014), pp. 28-35.

Ortiz Sotelo, Jorge. "El Callao y la Real Armada", en Museo Naval, *El último viaje de la fragata Mercedes.* , pp. 83-91.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Cañones peruanos en la Academia Naval de los Estados Unidos", *DMS* n° 20-21 (2012-2013), pp. 63-71.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Bolívar y el mar peruano", en *Bolívar. Revista de la Sociedad Bolivariana del Perú* n° 45 (2013), pp. 107-120.

Ortiz Sotelo, Jorge. "El combate y los combatientes en Abtao", *RMP* año 107, n° 1 (2014), pp. 117-125.

Ortiz Sotelo, Jorge. "A short history of the Peruvian Navy", *NHR* vol. 35, n° 1 (marzo 2014), pp. 25-34.

Ortiz Sotelo, Jorge (editor). *50 años de Mar y Ciencia* (Lima: Instituto del Mar del Perú, 2014), 216 pp.

Ortiz Sotelo, Jorge y Carlos Donoso Rojas,

Iquique en la colección fotográfica Baselli (1891-1911) (Iquique: Editorial Pino Oregón, 2014), 120 pp.

Perú, Ministerio de Cultura. *Catálogo del Fondo Documental Guerra y Marina, 1643-1870* (Lima: Archivo General de la Nación, 2014), edición digital.

Quiroz Castro, George. "Conflicto bélico en la Cordillera del Cóndor", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 205-226.

Reátegui Delgado, Carlos. *Trazando la frontera. Perú-Ecuador 1942-1945* (Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2014), 240 pp.

Recalde Chiluiza, César. "Testimonio de un combatiente del Alto Cenpa", en *RIHME* año XIX n° 54 (julio 2014), pp 7-30.

Rodríguez Asti, John, *Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma submarina en el Perú* (Lima: Dirección de Intereses Marítimos e Información, 2011), 44 pp.

Sánchez Bravo, Mariano y Vicente Canelos Andrade (compiladores). *La Armada en el Conflicto de Paquisha* (Guayaquil: Inhima, 2014), 286 pp.

Sánchez Bravo, Mariano. "Recuerdos de la emergencia nacional a bordo del BAE *Hualcopo*", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha* (Guayaquil: Inhima, 2014), pp. 85-124.

Sheldon-Duplaix, Alexandre. "What role for the French Navy during the War of the Pacific (1879-81)?", *DMS* n° 20-21 (2012-2013), pp. 73-98.

Sivry, Sophie (editora). *Mémoires de la Mer. Cinq siècles de trésors et d'aventures* (París: L'Iconoclaste, 2005), 355 pp.

Taype Castillo, Jaime Miguel. "La insurrección naval del 3 de octubre de 1948", *DMS* n° 20-21 (2012-2013), pp. 99-112.

Trejo Rivera, Flor. "El horizonte del investigador: reflexiones metodológicas para la comprensión de accidentes marítimos", en Moya, *Arqueología marítima en México*, pp. 61-91.

Woods, David J. *The Bombardment of Valparaiso. March 31. Why the Spanish attacked Valparaiso and the British and American Fleets merely watched* (Ginebra: WTA Publishing, 2011), 268 pp.

Woods, Desmond. "Invidious choices – The German East Asia Squadron and the RAN in the Pacific, August to December 1914", en: *NHR* vol 35, n° 4 (diciembre 2014), pp. 5-16.

Yagual Navarrete, Néstor. "Patrulla Yagual de Infantes de Marina en la Cordillera del Cóndor", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 169-189.

Yépez Espinoza, Germán. "La fuerza de superficie del Armada en el conflicto de la Cordillera del Cóndor de 1981", en Sánchez y Canelos, *La Armada en el Conflicto de Paquisha*, pp. 29-42.

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIPINT.EMAR

