

Estudios CEU Elcano | Nº8 (Diciembre 2025)

Influencia del corsarismo durante las Guerras de independencia hispanoamericanas

The influence of Privateering during
the spanish american wars of Independence

Víctor Martínez Moreno

INFLUENCIA DEL CORSARISMO DURANTE LAS GUERRAS DE INDEPENDENCIA HISPANOAMERICANAS

THE INFLUENCE OF PRIVATEERING DURING
THE SPANISH AMERICAN WARS OF INDEPENDENCE

**INFLUENCIA DEL CORSARISMO DURANTE
LAS GUERRAS DE INDEPENDENCIA
HISPANOAMERICANAS**

THE INFLUENCE OF PRIVATEERING DURING
THE SPANISH AMERICAN WARS OF INDEPENDENCE

Víctor Martínez Moreno

ESTUDIOS CEU ELCANO

Directora de la colección:

María Saavedra Inaraja (Universidad CEU San Pablo, Madrid)

Consejo Editorial:

Rafael Rodríguez Ponga (Universitat Abat Oliba CEU, Barcelona)

Sara Izquierdo Álvarez (Universidad CEU San Pablo, Madrid)

Miguel Luque Talaván (Universidad Complutense de Madrid)

Enrique Martínez Ruiz (Universidad Complutense de Madrid)

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Influencia del corsarismo durante las Guerras de independencia hispanoamericanas

© Víctor Martínez Moreno, 2025

© de la edición, Fundación Universitaria San Pablo CEU, 2025

CEU Ediciones

Julián Romea 18, 28003 Madrid

Teléfono: 91 514 05 73

Correo electrónico: ceuediciones@ceu.es

www.ceuediciones.es

Cátedra Internacional CEU Elcano. Historia y Cultura Naval.

<https://iehistoricos.ceu.es/catedras/catedra-internacional-ceu-elcano-historia-y-cultura-naval/>
ceu-elcano@ceu.es

ISBN: 979-13-87860-27-1

ÍNDICE

1. Introducción	6
1.1. Marco teórico	6
2. La Carrera de Indias	8
3. La Real Armada: Reformas en el siglo XVIII	9
3.1. La Armada española durante el reinado de Fernando VII	12
4. Definición de pirata y corsario	16
4.1. Patentes de corso	19
4.1.1. Ordenanza de las reglas para hacer el corso de 1801	19
4.1.2. Conducta del corsario	21
4.1.2.1. Armarse en corso	22
4.1.2.2. Tripulación	25
4.1.2.3. Obligaciones tras la captura de una presa	26
5. Corsarismo rioplatense	30
5.1. Fragmentación del Virreinato de La Plata	31
5.2. Guerra naval del Río de La Plata	36
5.2.1. Marina auxiliar corsaria	41
5.3. Reglamento provisional para el corso (1817)	44
5.4. La guerra del corso	47
6. Conclusiones	54
7. Anexo de imágenes	56
8. Bibliografía	59
Recursos archivísticos	62

1. INTRODUCCIÓN

El corsarismo constituyó una práctica de piratería respaldada por ciertos gobiernos, aplicándola como un instrumento para desestabilizar e influenciar en la política y la economía de sus adversarios en tiempos de conflictos bélicos. Durante las guerras de emancipación hispanoamericanas, la relevancia de estos corsarios se acentuó en el autodenominado bando patriota contra la dominación española en las regiones americanas, recibiendo el respaldo indirecto de gobiernos extranjeros rivales de España en América, así como de aliados de España en ese periodo pero con una historia marcada por su enemistad, como es el caso de Gran Bretaña. La causa de este apoyo se debe a que estos gobiernos podrían obtener un beneficio del comercio con los territorios españoles de América si estos rompían sus lazos con la *Madre Patria* en favor de los ideales liberales que comenzaron a expandirse por Europa. De esta manera las naciones anglosajonas podían influir en las nuevas repúblicas para obtener unos beneficios propios que no podrían conseguir si España seguía controlando gran parte del continente americano.

En esta investigación centrada en la influencia del corsarismo durante la guerra de emancipación del Río de La Plata, se ve respaldada por la documentación española de la época que aún se conserva en el Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano»¹ en Madrid, junto con el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán»² en el Viso del Marqués, brindándonos la oportunidad de examinar este fenómeno de manera profunda, mostrando la perspectiva española, más concretamente de las autoridades y miembros de la Armada Española y del Ministerio de Marina en ese momento.

1.1. Marco teórico

El estudio del corsarismo en el Río de La Plata durante el proceso de emancipación hispanoamericana requiere situar este fenómeno dentro del entramado jurídico, político, económico y militar que caracterizó el Atlántico de los siglos XVIII y XIX. Lejos de la visión simplificada que lo asociaba exclusivamente con la piratería, el corso constituyó una práctica regulada, legitimada por los diferentes Estados y estrechamente vinculada a la guerra naval y comercial. La «Ordenanza del Corso» de 1801, es la piedra angular del marco legal español que

1 A partir de ahora mencionaremos al archivo con las siguientes siglas que la institución utiliza: AHA-JSE.

2 A partir de ahora mencionaremos al archivo con las siguientes siglas que la institución utiliza: AGMAB.

nos permite comprender cómo la monarquía articulaba el otorgamiento de patentes, la supervisión de los armadores y la distribución de presas, sirviendonos como referencia fundamental para analizar la adaptación e interpretación de estas prácticas por parte del gobierno insurgente del Río de La Plata.

El presente trabajo parte de la premisa de que el corsarismo, tanto en su vertiente española como en la «insurgente», se desarrolló dentro de estructuras normativas, administrativas y estratégicas. La idea de un corso improvisado, desordenado y más familiarizado con los famosos piratas de los siglos XVI-XVII, no se sostiene si se observan las fuentes primarias conservadas en el Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (AHA-JSE) y en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán» (AGMAB). Estos documentos producidos por las autoridades españolas, oficiales de la Armada española, etc., revelan una constante preocupación por el impacto del corsarismo de los enemigos de España durante este conflicto.

En este contexto, la historiografía ha aportado elementos fundamentales que permiten sustentar el enfoque de esta investigación. Las *Memorias del Almirante Brown* (1957)³ muestran cómo, desde el propio movimiento insurgente, se articuló una narrativa heroica que presentaba a los corsarios rioplatenses como prolongación de la autodenominada «Marina patriota» y como actores decisivos en la resistencia al dominio naval español. Desde el ámbito del derecho marítimo, José Luis Azcárraga y Bustamante (1950)⁴ estableció con claridad la distinción entre piratería y corsarismo, subrayando la legitimidad jurídica de este último cuando operaba bajo autoridad estatal, un aspecto clave para el análisis del fenómeno. Complementando esta línea, Agustín Corrales Elizondo (2001)⁵ realizó un análisis exhaustivo de la evolución del derecho marítimo en la monarquía hispánica, contextualizando el valor legal y estratégico de las ordenanzas de corso dentro del marco general de las reformas institucionales borbónicas.

3 Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown. (1957). *Memorias del Almirante Brown*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.

4 De Azcárraga y de Bustamante, J. L. (1950). *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*. Instituto Francisco de Vitoria. Consejo Superior de Investigaciones. Ministerio de Defensa. Madrid.

5 Corrales Elizondo, A. (2001). *Las Ordenanzas de la Armada*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, (38), 85.

Por otra parte, los estudios de Manuel Lucena Salmoral (2017)⁶ profundizan en la dimensión social y económica de las «gentes de mar»⁷ en el periodo colonial, ofreciendo una perspectiva amplia sobre el contexto humano del corsario. En cuanto al comercio transatlántico debemos destacar los trabajos de Carlos Martínez Shaw (2017⁸, 2023⁹) comprendiendo cómo se estructuraba durante el reformismo borbónico de los siglos XVIII y el por qué España comenzó a utilizar el corso como una herramienta no convencional de guerra contra las potencias europeas que rivalizaban con el control de las rutas comerciales entre América y Europa.

2. LA CARRERA DE INDIAS

Contrario a lo que comúnmente se cree, la propuesta de la expedición que llevó a cabo Cristóbal Colón no recibió inicialmente el respaldo de los Reyes Católicos. Sin embargo, tras la victoria castellana en la conquista del último reino musulmán de la península, el reino nazarí de Granada, el 2 de enero de 1492, la reina de Castilla, Isabel II, se mostró dispuesta a apoyar la expedición, aunque se mostró cautelosa ante la oposición de su esposo, Fernando II de Aragón; esto le permitió asegurar que los beneficios de dicha empresa serían exclusivos al reino de Castilla y sus habitantes. Este acuerdo se formalizó en las capitulaciones de Santa Fe el 17 de abril de 1492, dejando estipulado que solo los castellanos podrían comerciar o establecerse en los nuevos territorios descubiertos. Esta formalidad no dejará de ser la regidora del comercio entre la península y América hasta la implantación del «Reglamento de Libre Comercio» en 1778, cuando durante el reinado de Carlos III, se otorgue cierta flexibilidad al comercio entre españoles y americanos, asegurando la continuidad de las políticas de librecambismo durante el reinado del monarca ilustrado.

Esta política surgió en respuesta a la limitada capacidad del Estado de proveer al mercado americano con productos manufacturados que se producían en Europa. A pesar de esta apertura

6 Lucena Salmoral, M. (2017). *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi.

7 Lucena Salmoral agrupa en su obra a las «gentes de mar» a los piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, debido a que estos eran individuos que se dedicaban la mayor parte de su vida a buscar fortuna en alta mar con el asalto a embarcaciones o poblaciones costeras desprotegidas.

8 Martínez Shaw, C., & Mola, M. A. (2017). «Reformismo borbónico y gobierno portuario». En M. I. Carzolio (Ed.), *Estudios en Historia Moderna desde una visión Atlántica* (pp. 409-435). La Plata: Universidad Nacional de La Plata.

9 Martínez Shaw, C. (2023). *Cádiz y el comercio ultramarino* (ss. XVI-XVIII). *Awraq*, (21), 147-160.

al comercio entre la España americana y la España peninsular, la medida no logró resolver el problema, que desde el siglo XVII, había evidenciado una intromisión por parte de diversas potencias extranjeras sobre el comercio transatlántico con las provincias de América española.

No fue hasta el siglo XVI cuando la presencia de los españoles en estos nuevos territorios se consolidó de manera definitiva, durante la época de reinado de los Habsburgo, y Sevilla se estableció como el principal centro de la vía marítima hacia América. Sin embargo, hacia finales del siglo XVII, este control exclusivo sobre el comercio americano comenzó a ser progresivamente compartido por los puertos gaditanos. Según lo expone Carlos Martínez Shaw en su estudio *Cádiz y el comercio ultramarino (s. XVI-XVIII)*, una resolución del Consejo de Indias en 1680 estableció la proporción de carga que los puertos gaditanos debían reservar para cada flota hacia Indias: un tercio de frutos y las dos terceras partes de ropajes¹⁰.

3. LA REAL ARMADA: REFORMAS EN EL SIGLO XVIII

El reino de España no dispuso de una Armada uniforme y estatal con una jerarquía bien definida hasta el s. XVIII. Esta observación se basa en el hecho de que, durante la Baja Edad Media, los reinos cristianos que formaron España contaban con sus propias marinas dirigidas a diversos escenarios. Con la unión dinástica de los Reyes Católicos se integraría un sistema defensivo variado que los monarcas Habsburgo posteriores implementarían en diferentes contextos de conflicto¹¹. Durante la época de los *Austrias menores*¹², el reino español atravesó diversas crisis económicas, derivadas de los numerosos conflictos bélicos sostenidos en Europa. Esta crisis junto con los problemas demográficos y, como consecuencia de ambas, una crisis social, causó un retraso tecnológico en varios aspectos en comparación con naciones rivales de España, tales como las Provincias Unidas, Francia e Inglaterra, que comenzaron a mostrar interés en los nuevos dominios españoles del *Nuevo Mundo*. Esto resultó en una disminución del poder marítimo español en el Atlántico debido a los repetidos ataques

10 Martínez Shaw, C. (2023) pp. 147-148.

11 Aragón organizaba marinas de guerra compuestas para la protección de los territorios españoles en el Mediterráneo, mientras que las marinas de Castilla se estructuraban con galeones destinados al descubrimiento de nuevos territorios americanos y al envío de los productos obtenidos en América y los que se enviarán desde la península.

12 Expresión utilizada para mencionar los reinados de la dinastía Habsburgo en España desde Felipe III (1598-1621) hasta Carlos II (1665-1700).

de corsarios ingleses y holandeses a las Flotas de Indias que se dirigían a Sevilla, puerto que defendía el monopolio comercial con América.

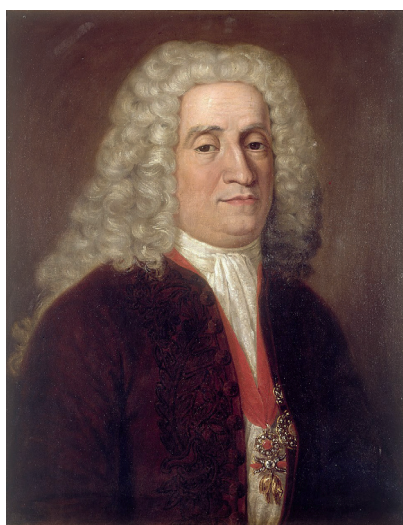
Con la instauración de la nueva familia real en España, los Borbón, tras la muerte de Carlos II en 1700, se llevaron a cabo diversas reformas influenciadas por el modelo francés, debido al origen de la nueva dinastía en España. Entre las reformas más significativas que se pueden destacar se encuentran las que afectan al ámbito comercial y marítimo, tales como la apertura de Cádiz al intercambio comercial americano, lo cual significó que se prestaría mayor atención a esta ciudad costera debido al traslado de la cabecera de la Carrera de Indias, término que se utiliza para describir la ruta marítima que conecta América con los puertos españoles. El monopolio sevillano en el comercio hacia las Indias terminaría de manera definitiva con la promulgación de la Real Orden del 12 de mayo de 1717, mediante la cual Felipe V ordenó el traslado de la Casa de Contratación de Indias y el Consulado de Cargadores a Indias a la ciudad de Cádiz.

Las reformas más relevantes que se implementarán a lo largo del siglo XVIII tendrán como principal finalidad eliminar el dominio que diversas potencias extranjeras habían establecido sobre el comercio ultramarino en América. Entre los ejemplos se incluye la actividad comercial francesa, que poseía una considerable influencia en el Pacífico gracias a la permisividad de las autoridades españolas hacia el tránsito de los barcos franceses por el Cabo de Hornos, a los que se les denomina *cap-horniens* («los que cruzan el Cabo de Hornos»). Asimismo, se encuentra la reconocida *Compagnie de Guinée*, que obtuvo el derecho de introducir esclavos en América debido a la necesidad de Felipe V de establecer una alianza con Francia. La intervención francesa en el tráfico de esclavos hacia la América española cesaría con la firma del Tratado de Utrecht (1713), donde se estipulaba la concesión del monopolio exclusivo en la introducción de esclavos por la *South Sea Company* inglesa y el privilegio de los «navíos de permiso» que permitían a los ingleses negociar 500 toneladas anuales de mercancía en los puertos de Veracruz y Portobelo.

Algunas medidas destinadas a mantener el monopolio comercial en América incluirán las siguientes acciones: se le encomendó al virrey del Perú, José de Armendáriz (1723-1736), la tarea de expulsar a todos los franceses del Pacífico; en cuanto a los ingleses, su privilegio relacionado con el navío de permiso y el asiento de negros finalizaría con la firma del Tratado de Madrid (1750), a cambio de una compensación de cien mil libras esterlinas.

Los Borbones se caracterizaban por mantener una visión centralista en contraste con la tradicional monarquía descentralizadora y foralista de los Habsburgo, por lo que tras observar esta necesidad de reformas en la marina, se decide crear la «Real Armada Española» por

Real Cédula el 21 de febrero de 1714¹³. Ya en el siglo XVII se hacía evidente que para mantener los territorios americanos era necesario contar con una flota moderna capaz de proteger las rutas comerciales frente a los ataques de piratas y corsarios de las potencias adversarias que ponían en peligro la supremacía española en el Nuevo Mundo. Por esta razón, la familia Borbón consideraba a la Armada como un elemento crucial para preservar el imperio español en América y la principal institución sobre la que se fundamentaría la política exterior. Esto se demuestra con la creación, mediante un Real Decreto el 30 de noviembre de 1714, de la Secretaría de Estado y de Despacho de Marina e Indias, que integraba el Ministerio de Estado y el de Marina en una sola entidad. Durante el reinado de Felipe V, José Patiño y Rosales será el principal responsable de esta institución, siendo reconocido como el primer gran reformador de la Armada española, ordenando la creación de la «Real Compañía de Guardias Marinas» en Cádiz el 1717¹⁴. Una de las grandes reformas durante el siglo XVIII de esta institución sería la puesta en marcha por el marino Jorge Juan gracias a su nombramiento como capitán de la Compañía de Guardias Marinas en 1751, apostando por mejorar el nivel de enseñanza de los alumnos, quienes serían la futura oficialidad de la Armada Española¹⁵.



José Patiño Rosales, Secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias (1726-1736)

13 *Renacimiento de la Marina*. pp. 112-114.

14 Sierra Horcajadas, Javier. (2023) p. 10.

15 Jorge Juan ideará un plan de estudios divididos en dos ciclos (elemental y superior). El elemental se basaba en cuatro clases (aritmética, geometría elemental, trigonometría plana y esférica, y navegación, geografía e hidrografía), mientras que la superior solo tenía dos clases para los mejores alumnos (fortificación, mecánica, fluidos y construcción naval; y astronomía, álgebra y geometría superior). Fuente: Sierra Horcajadas, Javier. (2023) p. 17.

3.1. La Armada española durante el reinado de Fernando VII

Algunos historiadores sostienen que el peor período de la Armada española se produjo a comienzos del siglo XIX, debido a las continuas guerras que España libró contra Francia y Gran Bretaña, dos de las principales potencias navales de la época. Estas hostigaron constantemente a las embarcaciones españolas con el objetivo de cortar el comercio con las provincias hispanoamericanas, el principal motor económico de España, que le permitía obtener los recursos necesarios para la construcción de los famosos navíos de línea. Estos eran construidos en astilleros ubicados en la península, como los de Ferrol, Cartagena, La Carraca y Puntales –estos dos últimos situados en Cádiz–, aunque no debe olvidarse que España también ordenó la construcción de astilleros en Cavite y La Habana, donde se construyó el mayor navío de guerra de la Armada: el Santísima Trinidad.

Durante los siglos XVIII y XIX, los navíos de línea reemplazaron a los ya pesados y anticuados galeones españoles. Se estima que en España se construyeron alrededor de 229 navíos, lo que demuestra cómo la Armada supo recomponerse del abandono y el atraso tecnológico heredado de la monarquía de los Habsburgo.

El último navío de línea de construcción española antes del inicio de la guerra contra las tropas napoleónicas en 1808 fue el Argonauta, construido en 1795 en los Reales Astilleros de Esteiro y en servicio hasta 1805 cuando fue capturado por los ingleses en la batalla de Trafalgar.

Para conocer la situación de la Armada Española, con el número de efectivos antes de la guerra contra las tropas napoleónicas en la península y los conflictos con los insurgentes hispanoamericanos, podemos apoyarnos en dos principales investigaciones del historiador Rafael Torres Sánchez¹⁶ y la de Antonio de la Vega¹⁷. El primero de ellos realiza una compleja tabla en la que su estimación de las fuerzas totales de la Armada durante todo el siglo XVIII fueron alrededor de 991 buques, elaborados por los diferentes astilleros reales como comprados o cedidos por otras naciones; mientras que De la Vega elabora una tabla más simple de las fuerzas de la Armada entre 1800 hasta 1847.

16 Torres Sánchez, R. (2023) *Historia de un Triunfo: La Armada española en el siglo XVIII*. Desperta Ferro ediciones. 3ª ed., pp. 128-129.

17 De la Vega Blasco, A. (1989). De la vela al vapor. En: *La España Marítima del siglo XIX*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, p. 65.

Tipos de barcos incorporados a la Armada¹⁸

Año	Bergantín	Corbeta	Fragata	Navío
1700-1749	8	0	64	78
1750-1799	120	26	90	115
Total	128	26	154	193

Tabla fuerzas de la Armada Española según Antonio de la Vega

	1800	1808	1811	1816	1820	1828	1834	1847
Navíos	64	42	26	22	17	5	3	3
Fragatas	42	30	21	18	21	6	5	6
Menores	97							31

Esta evolución de las fuerzas navales españolas se debe a diferentes causas: pérdidas de efectivos en grandes combates navales como los del cabo de San Vicente (1797) y Trafalgar (1805), la crisis económica que azotaba al reino de España debido a la incompetencia del valido de Carlos IV, Manuel Godoy, la escasez de recursos y el abandono de las embarcaciones en los astilleros durante los conflictos en la península, los cuales provocaron una drástica disminución de los efectivos navales. A consecuencia de esto, se produjo una pérdida de comunicación entre las provincias españolas de América y Asia con la península, dejándolas desprotegidas ante los hostigamientos de las embarcaciones insurgentes en América.

Con la firma del Tratado de París en 1814, que ponía fin al conflicto con Francia y restauraba a Fernando VII *el Deseado* en el trono de España, este se encontró con un reino sumido en el desorden y con unos poderes reales debilitados por la aprobación de la constitución liberal de 1812. El monarca tras recibir por parte de Bernardo Mozo de Rosales el conocido «Manifiesto de los Persas» promulgó un Real Decreto el 4 de mayo de 1814 en el que defendía la vuelta del Antiguo Régimen, acusando a las Cortes de despojarle la soberanía de España para apropiársela a ellos mismos a través de la Constitución que publicaron en 1812¹⁹. Tras la abolición de toda reforma y política liberal, el monarca tuvo además que enfrentarse a

18 En esta tabla, se han recogido los datos de los estudios de Rafael Torres Sanchez. Aunque éste realiza una tabla mucho más compleja con otras embarcaciones como bombardas, galeras, galeotas, etc., en este proyecto se ha decidido no agregarlas debido a que no representaban un gran número en la Armada del s. XVIII.

19 Fernando VII (4 de mayo de 1814) *Real Decreto de Valencia*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

los conflictos con las repúblicas recientemente proclamadas en las provincias americanas, las cuales se habían desligado de su vínculo con la metrópoli.

Durante la etapa de la Regencia y las Cortes de Cádiz, un considerable número de integrantes de la Armada española dio la bienvenida con gran entusiasmo a las corrientes liberales. Muchos de ellos buscaron movilizar a la población en respaldo de las Cortes y del proyecto constitucional que estas promovían, la cual se enfrentaba al Antiguo Régimen y al modelo de la monarquía absolutista. Esta postura puede ser entendida, en cierta manera, debido al tipo de formación que había recibido la oficialidad naval española. Desde la instauración de la Academia de Guardiamarinas en Cádiz en 1717, promovida por el marqués de la Ensenada, y gracias a las reformas llevadas a cabo por Jorge Juan, se impulsó una educación académica de alto nivel entre los oficiales de la Armada. Materias como matemáticas, navegación, astronomía y otras ciencias, se integraron en los programas de estudio, lo que favoreció la aparición de una oficialidad más profesional, técnica e intelectual, haciéndola más receptiva de los principios de la Ilustración y del liberalismo. No obstante, tras el retorno de Fernando VII en 1814, aquellos oficiales que habían respaldado el constitucionalismo fueron objeto de persecución, lo que dio lugar a un ambiente de desconfianza por parte del monarca hacia la Armada. Esta desconfianza resultó en un creciente abandono de la institución naval y en un notable distanciamiento entre el rey y su personal.

Uno de los episodios más controvertidos del Sexenio absolutista, no sólo por las condiciones del convenio sino por la influencia que la camarilla²⁰ ejerció en la decisión fue la adquisición de la escuadra rusa por parte de Fernando VII en 1817. Es a través de los «Recuerdos» de Pedro Agustín Girón donde se menciona que fue el propio Tatischev quien influyó al monarca para que aprobara el convenio de adquisición de la escuadra rusa²¹. La compra de la escuadra se llevó a cabo dentro de la camarilla por parte de Tatischev, llegando a firmarlo el 11 de agosto de 1817 en Madrid junto con el Secretario de Estado y de Guerra, Francisco de Eguía. La confianza de Fernando VII en uno de los miembros de su camarilla frente al Almirantazgo le trajo graves consecuencias que comenzaron a observarse durante la travesía de las embarcaciones rusas desde Cronstadt hasta Cádiz, debido a las largas estancias

20 Este término vulgar hace referencia a los hombres que a menudo se reunían con el rey Fernando VII ya sea por su amistad o influencia sobre el monarca. Esta camarilla se componía de: Pedro Gravina, nuncio del Papa; Blas de Ostalaza, confesor del infante Don Carlos; Francisco de Córdoba, duque de Alagón; Antonio Ugarte, Pedro Collado, más conocido como *el Chamorro*; y, por último, el embajador ruso, Tatischev.

21 Girón y de las Casas, P. A. (1978). *Recuerdos (1778-1837)*. Pamplona: Institución Príncipe de Viana.

que pasaron en los puertos ingleses por los problemas técnicos a la hora de navegar por las aguas que bañaban las costas inglesas y francesas. Este suceso que demostró la ineficacia de las embarcaciones rusas se dió por muchos años, postergando las reclamaciones españolas a Rusia a consecuencia de los conflictos políticos durante esos años y los conflictos bélicos que se estaban dando en América²².



Dimitri Pavlovich Tatischeff (1757-1845), diplomático ruso

Era tal la necesidad en las provincias españolas en América de una marina de guerra contra los corsarios insurgentes, que las propias autoridades locales tuvieran que armar buques mercantes o «buques menores» para la defensa de los puertos y las costas que eran continuamente hostigadas por los bombardeos de las embarcaciones corsarias enemigas.

Los Comisionados del Real Tribunal del Consulado y Comercio de esta Capital [Lima] para el apresto y armamento de los buques que han de salir en persecución de los piratas de Buenos Ayres, que se han presentado a bloquear el puerto del Callao²³.

22 Véase más en: Anca Alamillo, A. (2016). «El contencioso diplomático entre España y Rusia por el pago de la escuadra adquirida en 1817». *Revista de Historia Naval*, (n.º 134), 93-110.

23 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816) *Armamento de varios buques por el consulado de Lima para perseguir corsarios de Buenos Aires*. [Documento manuscrito] [Se encuentra en el anexo de imágenes].

Este comunicado además incitaba al alistamiento voluntario para «la defensa de nuestra santa religión, (vulnerada por los inmorales extranjeros que mandan las embarcaciones de los citados rebeldes)»²⁴. Este reclutamiento no era para ser armados en corso, iban a luchar bajo las órdenes de las autoridades españolas de Lima, las cuales les aportarían una paga que queda reflejada en este mismo documento:

A la clase de marineros al mes ps. 25. A la de grumetes 14. A la de pages 8. Y al mismo tiempo se anticiparán a cada individuo dos mesadas para su habilitación por el citado tribunal, a cuyo cargo corre el pago de todos los gastos y sueldos de esta expedición²⁵.

En definitiva, la situación de la Armada española, reducida a una marina de guerra debilitada y en condiciones precarias, dejó pocas alternativas viables para la defensa marítima del imperio español en América. Ante esta realidad, las autoridades recurrieron a la aprobación de patentes de corso como una solución práctica, rápida y sin los grandes costes que supondría armar una flota de guerra propia, junto a las expediciones que las autoridades locales lanzaron con los recursos que poseían. A través de estas medidas, el objetivo principal era proteger tanto el comercio como las costas americanas frente a las embarcaciones enemigas, las cuales, como se menciona en el documento anterior, estaban comandadas por extranjeros que profesaban una religión distinta al catolicismo, lo cual permite deducir que se trataba principalmente de oficiales británicos y estadounidenses.

4. DEFINICIÓN DE PIRATA Y CORSARIO

Uno de los desafíos relacionados con el estudio sobre corsarios es la escasez de personas que logran distinguirlos de los piratas. Una de las razones de esto radica en que ambos comparten las mismas aspiraciones para llevar a cabo actividades de pillaje y abordaje de embarcaciones, con la finalidad de obtener riqueza y alcanzar cierto prestigio que pudiera elevar su estatus social. Por esta razón, expondremos las diversas definiciones sobre piratas y corsarios, y cuál de estas se acerca más a la verdadera naturaleza de estos últimos.

La palabra «pirata» proviene etimológicamente del griego clásico «*peiratés*» (πειρατής), que significa «esforzarse», «intentar la fortuna en las aventuras» o «atacar».

24 *Ibid.* (1816) [Se encuentra en el anexo de imágenes].

25 *Ibid.* (1816). [Se encuentra en el anexo de imágenes].

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española, define a los piratas como «personas que junto con otras de igual condición, se dedican al abordaje de barcos en el mar para robar». Esta descripción resulta ser bastante limitada, dado que, como se ha argumentado previamente, también existen eventos de saqueo terrestre en diversas ciudades llevados a cabo por piratas en el Caribe español.

El historiador Gérard A. Jaeger define al pirata de esta forma: «*un prédateur qui vit de rapine maritime en s'appropriant le bien d'autrui, quel qu'il soit, agissant en toute indépendance et poussé par la griserie de l'aventure*»²⁶. Mientras que uno de los principales investigadores clásicos sobre la piratería y el corsarismo, Jose Luí de Azcarraga y Bustamante, define a la piratería como «aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado»²⁷.

En la obra *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros* publicada por Manuel Lucena Salmoral, este define a los piratas como gente de mar que robaba por cuenta propia en el mar o en sus zonas ribereñas, siendo un enemigo del comercio marítimo de cualquier Estado, ya que su único afán es el lucro propio²⁸.

En cuanto a la definición de corso, primero debemos conocer que esta palabra proviene etimológicamente del latín «*cursus*», que significa «carrera» o «expedición» asociado a movimientos marítimos o militares. Durante la historia sufrió algunas modificaciones en su significado, como el caso que encontramos en el fuero de Cartagena de 1246, en el que nombrar al «*cursus*» como una «expedición armada por mar con la finalidad de atacar otros barcos enemigos»²⁹.

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española, define el corso como «campaña que hacían por el mar a los buques mercantes con patente de su Gobierno para perseguir a los piratas o las embarcaciones enemigas». En cambio a los corsarios lo define como «Dicho de un capitán o de un miembro de la tripulación de un buque corsario» y «Dicho de un buque que andaba al corso, con patente del Gobierno de su nación».

26 Jaeger, G. A. (1992). Traducción al español: «un depredador que vive del saqueo marítimo, apropiándose de cualquier propiedad que tenga, actuando con total independencia y llevado por la embriaguez de la aventura».

27 Azcárraga y de Bustamante, J. L. (1950) p. 127.

28 Lucena Salmoral, M. (2017) p. 34.

29 Solorzano Telechea, J.A. (2023) p. 9.

Azcárraga define lo siguiente sobre el corsarismo:

La empresa naval de un particular contra enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relaciona con dichos enemigos³⁰.

Aunque este añade dos tipos de corsario, el «corso general», que serían los súbditos de un monarca que actuarían en tiempos de guerra contra los súbditos enemigos; en cambio, el «corso particular», eran todos los súbditos de un monarca que por iniciativa propia soliciten a su soberano la autorización a armarse como corso contra las embarcaciones enemigas y las neutrales que colaboren con estos³¹.

Jaime Masaveu defiende que el corso es como la piratería con patente y que ésta era practicada sólo en estado de guerra contra los buques enemigos³².

Según Lucena Salmoral, «el corsario actuaba igual que el pirata pero amparado en una ética». Aunque también lo define como marino mercante particular que ofrece sus servicios y una embarcación a un monarca en tiempos de guerra, para integrar con otros de su misma calidad una especie de marina auxiliar. Además, enfatiza que estos corsarios aceptan las leyes y usos de la guerra, ofreciendo una fianza como garantía de que respetará el orden establecido por el monarca al que presta sus servicios³³.

Podemos llegar a la conclusión de que un corsario es todo individuo que posea una embarcación y, aceptando las regulaciones y normas de la nación a la que va a prestar su servicio, cuentan con una autorización del soberano para realizar asaltos y abordajes a embarcaciones enemigas o sospechosas, contando con la protección del soberano.

Un elemento importante en el corsarismo es que a partir de finales del siglo XVIII y principios del XIX, ciertos comerciantes siguen utilizando el corsarismo como herramienta para enriquecerse en tiempos de guerra, aunque a partir de la llegada del nuevo siglo, podemos

30 De Azcárraga, J.L. (1950) p. 161.

31 *Ibid.* p. 28.

32 Masaveu, J. (1963) p. 295.

33 Lucena Salmoral, M. (2017) p. 35.

observar como aumenta más el número de corsarios, los cuales son oficiales con una formación naval militar que prestan sus servicios ante la necesidad de algunos Gobiernos de reconstruir o formar una marina profesional. Esto se puede observar en las guerras de emancipación hispanoamericanas donde observamos «corsarios generales» y «corsos particulares» que sirvieron a las diferentes Repúblicas hispanoamericanas en la lucha contra España.

4.1. Patentes de corso

El fundamento jurídico de las patentes de corso se construyó sobre una tradición legal previa, compuesta por diversas regulaciones y leyes que influyeron de manera decisiva en el derecho marítimo. Los principales códigos jurídicos fueron *Las Siete Partidas*, elaboradas durante el reinado de Alfonso X el Sabio, así como el *Llibre del Consolat de Mar*, recopilación de normas aplicadas al comercio y la navegación en el ámbito marítimo, y, la *Ordenanza del corso* promulgada por Pedro IV de Aragón.

4.1.1. Ordenanza de las reglas para hacer el corso de 1801

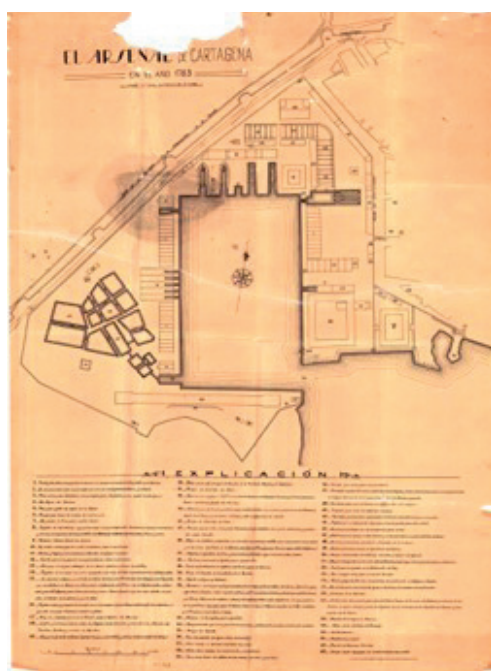
Las ordenanzas navales de la Edad Media nombradas con anterioridad, son las bases del derecho marítimo y comercial que servirán como guía a las regulaciones que se promulgan en la Edad Moderna, siendo reemplazadas debido a la creación de nuevas innovaciones marítimas que influenciaron en el comercio y, sobre todo, del descubrimiento y apertura comercial de nuevos territorios como es el caso de América. Por ello, la Corona de España, debido a su necesidad de fortalecer el monopolio comercial entre América y Europa, elaborará diferentes códigos legales sobre el comercio y, además, introducirá algunas bases sobre la práctica del corsarismo, que vuelve a resurgir a manos de los berberiscos y de nuevos pueblos europeos que buscan acabar con la hegemonía marítima de las flotas españolas.

Hay infinidad de ordenanzas de corso³⁴, la principal ordenanza en la que este trabajo se centra son las Ordenanzas de 1801 promulgadas por Carlos IV.

34 Durante los reinados de la dinastía de los Habsburgo va a ser, debido a su enfoque terrestre, donde menos ordenanzas del corso se elaboren. Estas son las de 1621 y 1674, durante el reinado de Felipe IV y de Carlos II. En cambio, la dinastía de los Borbones, debido a su carácter reformista y su enfoque marítimo, van a promulgar numerosas ordenanzas (1718, 1762, la Real Cédula de 1779, 1794 y 1801) y al menos un proyecto en 1754.

Las ordenanzas de 1801, fueron promulgadas principalmente como respuesta a los conflictos comerciales con las embarcaciones británicas y, más tarde, frente a los insurgentes hispanoamericanos. Estas ordenanzas se modificaron, a partir de dos enmiendas en 1803 y 1804, durante el reinado de Carlos IV, y abarcan un total de 59 artículos, incluyendo dichas adiciones. Estas ordenanzas continuaban la línea de las ordenanzas de 1794, como es el caso del artículo I y el artículo II, pero también encontramos modificaciones como puede ser el artículo III:

Para el mas pronto apresto de los tales Armamentos, es mi voluntad, que si los Armadores y Corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parajes, se les franqueen de mis Arsenales y Almacenes a costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi Armada, y que si no pudieren pagar al contado, se le conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo antes constar la existencia del buque, y todo lo demás preciso para su habilitación, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren³⁵.



Manuel Zappino de Estebe (1783) Plano Arsenal de Cartagena.

Una de las recompensas por las que algunos individuos se introducían en el corsarismo era para obtener un alto grado en la jerarquía de las armadas. En el caso del corsarismo español,

35 García, J., ed. Ordenanza de las reglas para hacer el corso de 1801. [S.I.]: [s.n.], art. III.

este podría ser recompensado si los oficiales o cabos de la embarcación habían sobresalido en sus acciones, obteniendo como recompensa: «privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, según la fuerza de los bajeles de guerra o corsarios enemigos que apresaran, y la naturaleza de los combates que sostuvieron»³⁶.

Para aumentar el entusiasmo de emprender estas actividades corsarias al servicio de España y no buscar la fortuna al servicio de otras naciones rivales a estas, se estipulaba un listado con las recompensas económicas que estos corsarios obtendrían y que podrían reclamar a la Tesorería de Marina del Departamento donde entregaban lo incautado. Este listado es el siguiente:

Por cada cañón del calibre de á 12 o mayor, tomando en bajel de guerra enemigo; 1.200 reales; por cada cañón de 4 á 12, ídem: 800 reales; por cada prisionero hecho en los buques de guerra: 200 reales; si las embarcaciones fuesen corsarias, por cada cañón apedreado de á 12 o mayor calibre: 900 reales; en las mismas por cada uno de 4 á 12: 600 reales; por cada prisionero: 160 reales; en los bajeles mercantes por cada cañón de á 12 o mayor calibre; 600 reales; por cada uno desde á 4 á 12: 400 reales; por cada prisionero: 120 reales³⁷.

La distribución por la captura de las embarcaciones hechas *presa*, queda plasmada en el artículo X, donde se estipula que del valor de la venta de las presas se dividiría en dos partes, una de tres quintos para la tripulación de la embarcación apresadora, y la otra de dos quintos para la oficialidad de la embarcación. Aunque lo destacable de este artículo es que obliga a excluir de este reparto a cualquier miembro de la Marina.

4.1.2. Conducta del corsario

Siguiendo la metodología de investigación empleada en este trabajo, a continuación se presenta el procedimiento que todo corsario al servicio de la Corona española durante el reinado de Carlos IV y, posteriormente, de Fernando VII, debían seguir respecto a las directrices y regulaciones de la Ordenanza de 1801 y sus posteriores adiciones.

36 *Ibid.*, art. IV.

37 *Ibid.*, art. VII.

4.1.2.1. *Armarse en corso*

Aunque los corsarios llevaban a cabo acciones parecidas a las de los piratas, necesitaban el respaldo de las autoridades del reino al que prestaban sus servicios. En este contexto, los monarcas españoles mantenían una visión negativa de los corsarios, debido a los ataques que sus naves habían padecido por parte de los corsarios de otras naciones. Es por ello, que las licencias de corso que se expedían en España debían ser autorizadas por el Ministerio de Marina. Sin embargo, ciertos conflictos internacionales con algunas naciones llevaron al monarca Fernando VII a difundir un comunicado el 19 de noviembre de 1827, en el cual se establecía la prohibición de distribuir estas «cartas otorgadas» sin su correspondiente autorización mediante una Real Orden³⁸.

El primer paso en este procedimiento era que el solicitante declarase algunos datos personales (nombre y apellidos, procedencia) y la ocupación que tuviera (oficio militar o civil), así como si poseía en propiedad una embarcación o, en caso de ser militar, que actuase como capitán de dicha embarcación. Posterior a estas primeras informaciones, debía indicar las zonas en las que deseaba ejercer su actividad corsaria, los objetivos y un elaborado inventario del armamento con el que la embarcación debería contar para alcanzar la máxima efectividad para cumplir sus misiones. Tras esto, esta solicitud se remitía a los Departamentos de Marina en la localidad donde el solicitante residía o estuviera destinado. Allí, los jefes del Departamento elaboraban un informe y una copia de la solicitud para que fuera enviada al Director General de la Armada. El director general de la Armada, al recibir esta documentación, según se observa en alguno de los documentos en el archivo, emitía su aprobación o rechazo a esta solicitud, enviándola al despacho del rey. Una vez esta solicitud junto a los informes de estas autoridades llegaba al monarca, este tomaba la decisión final sobre la concesión de la patente a través de una Real Orden. Si finalmente el rey decidía aprobarlo, el director de la Armada era el encargado de elaborar las directrices que el corsario debería seguir, siguiendo las bases de la ordenanza del corso de 1801, en las que destacamos las condiciones de entrega del botín obtenido en los puertos españoles y la cantidad económica como fianza que el corsario debía aportar ante posibles abusos, tanto por su parte como de la tripulación, y como compromiso de obediencia a las legislaciones españolas; junto a esto, se elaboraba un listado del armamento autorizado y del reclutamiento del personal necesario para que los diferentes arsenales de la Armada le proporcionaran los materiales

38 El proceso de solicitud, estudio y aprobación de estas patentes lo hemos podido deducir gracias a los informes y copias de patentes de corso que se preservan en el AHA-JSE.

necesarios. Aunque, si alguno de estos materiales no se encontraran y debían comprarse, sería el corsario quien tendría que pagarlo, ya sea al contado o se le con un plazo de 6 meses para satisfacer esa deuda contraída con la Corona española³⁹.

Esta estructura del proceso, como ya se ha mencionado, se ha conseguido a través del análisis de la documentación preservada en el AHA-JSE que se van a exponer a continuación y, además, observaremos la solicitud de un corsario con formación militar y otro corsario, cuya peculiaridad es que es una mujer viuda.

La primera solicitud la realiza el alférez de fragata, Bartolomé Azpurua, cuyos documentos desde su solicitud hasta la aprobación de esta están fechados entre el 5 y el 24 de noviembre de 1826. En la solicitud, el alférez sigue las instrucciones que ya hemos mencionado, pero especificando que la patente de corso sería para la lucha contra los *insurgentes*⁴⁰ en los mares de América. Tras esto, elabora un detallado inventario para su bergantín goleta «El Firme de Cádiz» cuyo armamento que solicita es el siguiente:

Armamento de ocho cañones de 12 libras y un cañón de 24 libras, sesenta fusiles y el mismo número de sables y puñales, con una tripulación de 110 hombres para un bergantín goleta de 142 toneladas⁴¹.

Esta petición fue recibida por el Departamento de Marina de Cádiz, el cual, tras realizar los debidos informes y recopilar copias de la solicitud, procedió a enviarla al Director General de la Armada. El Director, además de proporcionar su aprobación para su remisión al despacho del rey, recomendó la autorización para llevar a cabo desembarcos en las costas del enemigo, resaltando cómo los corsarios podrían ser empleados como una fuerza marítima de reserva o una marina auxiliar para la Armada Española. Posteriormente, Fernando VII la ratificaría mediante una Real Orden fechada el 24 de noviembre de 1826. Finalmente, el

39 García, J., ed. *op. cit.* art. III.

40 Durante las Guerras de Emancipación, toda la documentación española de este periodo a la hora de mencionar a los independentistas hispanoamericanos, los mencionan como «insurgentes», «revolucionarios», «rebeldes»; numerosos calificativos pero en ninguno de los encontrados se les califica como «independentistas» o «libertarios» como la historiografía de estas Repúblicas y la anglosajona los mencionan.

41 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1826) *Solicitud patente de corso al alférez Bartolomé Azpurúa* [documento manuscrito, nº 182, Cádiz].

Director General de la Armada⁴² preparó un inventario del armamento y de la tripulación que los apostaderos y arsenales reales debían conferirle, los cuales permanecen sin cambio respecto a lo solicitado inicialmente por el alférez.



Retrato Luís María de Salazar, secretario de Marina (1823-1832)

Respecto a la petición de la viuda⁴³, su nombre era María González⁴⁴, originaria de Torrevieja (Alicante). Es por ello que el departamento responsable de la recopilación de su solicitud y remitirla al Ministerio de Marina era el Departamento de Marina de Alicante. María solicitaba el permiso para iniciar una empresa corsaria en las costas peninsulares contra las embarcaciones enemigas que acechaban las costas debido a episodios en los que corsarios *insurgentes* habían interceptado convoyes españoles que llegaban desde América hasta la península. En su petición, presentó un inventario en el que, como propietaria del bergantín «San José», pedía que esté fuera equipado con 12 cañones y contara con una tripulación de entre 70 y 100 hombres. Este descubrimiento podría haber sido significativo, al ser la primera patente de corso durante las Guerras de Emancipación otorgada a una mujer; sin embargo, su solicitud no recibió el apoyo del monarca. En la documentación del archivo, se especifica las razones del rechazo por parte del monarca. Se nos dan dos tipos de

42 Aunque no era un título oficial, hacía referencia al Ministro de Marina. En este caso a don Luis María de Salazar, ministro de Marina (1823-1832).

43 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1826) *Solicitud patente D^a María González* [documento manuscrito, nº 185, Alicante] Ministerio de Defensa. Madrid, España

44 No se conoce si su función era la de armadora de la embarcación o si hubiera decidido actuar como capitana, debido a que su solicitud fue denegada antes de que se especificara esto en algún documento oficial.

explicaciones: una oficial, la cual justificaba esta negativa a autorizar la patente de corso a doña María debido a la falta de existencias en los arsenales peninsulares que pudieran auxiliarla en cualquier momento, encajando con la falta de existencias debido entre otros motivos a la guerra contra las tropas napoleónicas que provocaron una gran crisis económica y una falta de existencias de material militar esencial para mantener a los efectivos navales; mientras, la otra explicación que podría resultar la causa de este rechazo es la existencia de unas tensiones diplomáticas entre España y Francia debido a conflicto entre embarcaciones francesas y corsarios españoles armados en Cartagena. En respuesta a estos sucesos y para evitar que la gravedad del conflicto escalara, el rey Fernando VII de España tomó la decisión de emitir un comunicado en el que se prohibía la autorización de patentes de corso sin la aprobación real mediante una Real Orden, como se ha señalado anteriormente.

4.1.2.2. Tripulación

El armador asumía la tarea de reunir a la tripulación, que incluía tanto a la oficialidad como a los marineros, necesarios para equipar adecuadamente la embarcación corsaria, una gestión que resultaba compleja. Estas patentes podían ser otorgadas a armadores privados, quienes eran inversores que destinaban su capital al armar un barco y elegir un capitán que lo comandara con el objetivo de cosechar los beneficios percibidos de los botines que estos obtendrían, aunque también podían autorizarse a individuos que desempeñaran ellos mismos el papel de capitán en la embarcación que desearan armar en corso, tal es el caso del alférez Azpurua. Uno de los principales obstáculos para reclutar marineros era que la mayoría de los postulantes se encontraban al servicio de la Armada, por lo que las tripulaciones solían estar compuestas de antiguos contrabandistas, aventureros, desertores de la Armada, debido a que los marineros al servicio de la Armada Española no podían desvincularse de ésta para formar parte de una embarcación corsaria. La estructura jerárquica de las embarcaciones corsarias era bastante similar a la de la Armada: el capitán a la cabeza, que generalmente era quien había solicitado la patente o había sido elegido por el armador, se hallaba acompañado de oficiales subalternos y con escribanos, pilotos, fusileros, marineros ordinarios y, en raras ocasiones, algún intérprete familiarizado con el idioma de las naves enemigas. En el contexto de las Guerras de Emancipación, estos intérpretes debían dominar tanto el inglés como el francés. Además, según el artículo V de la Ordenanza de Corso de

1801, toda la tripulación corsaria debía gozar del Fuero de Marinería⁴⁵ mientras estuvieran al servicio de la Corona⁴⁶.

Una de las novedades en estos tiempos era que la Corona española se preocupaba de atender a los heridos de estas embarcaciones corsarias a su servicio, ya fueran súbditos suyos o no, antes de recibir la patente de corso. Además se introduce la idea de otorgar pensiones de viudedad a aquellas mujeres cuyo esposo hubiera muerto en combate al servicio de España, ya sea porque sirviera a las fuerzas armadas españolas o porque estuviera embarcado en una embarcación corsaria autorizada por España⁴⁷.

4.1.2.3. *Obligaciones tras la captura de una presa*

Antes de hablar de los procedimientos de declaración de «buena presa» o «mala presa» debemos conocer algunas definiciones claves que figuran en los informes de los tribunales y resoluciones de las capturas a embarcaciones por parte de los corsarios. Las «presas» eran todas las embarcaciones, ya sean enemigas, neutrales o amigas, que fueran apresadas por cualquier corsario; mientras que la «represa» era aquella acción de arrestar o capturar la embarcación previamente apresada. En cuanto a las «buenas presas» eran aquellas embarcaciones enemigas o aliadas de éstos, que transportaran mercancías de guerra que amenazaban la integridad de los territorios españoles y de su comercio marítimo. En cambio, las «malas presas» eran aquellas embarcaciones arrestadas y que se demostraba que habían sido llevadas a cabo en contra de las ordenanzas de la Marina y del corso, siendo puesta en libertad sin ocasionar ningún gasto a los apresados.

Una vez realizada una captura, los corsarios debían actuar conforme a las normativas establecidas, teniendo que ser llevados a un puerto «seguro», donde serían sometidos al juicio correspondiente por las autoridades competentes. Este procedimiento queda muy bien plasmado en las ordenanzas de 1801, en la que se detalla las actuaciones a seguir por los tribunales y los comandantes en relación a los casos contra las presas realizadas por los corsarios, iniciando una revisión de la documentación de las embarcaciones apresadas una

45 Conjunto de normas, privilegios y regulaciones que regían la vida, disciplina y derechos de los marineros de la Armada española. Véase para más información en: Reales, S. S. C. (1996). *La jurisdicción militar: de jurisdicción especial a jurisdicción especializada*. Madrid: Comares.

46 García, J., ed. *op. cit.*, art. V.

47 *Ibid.*, art. VI.

vez llegaban al puerto⁴⁸. En este lugar se verificaría si el corso cumplió con las normas de conducta establecidas en el artículo XLI⁴⁹, imponiendo una sanción económica de 200 ducados si se tratara de la primera infracción, pero si se tratara de una segunda infracción, se le revocaría la licencia, declarando así la finalización de sus funciones como corso al servicio de la Corona española.

Los corsarios al servicio de España solicitaban esta autorización con la esperanza de obtener fortuna gracias a la permisividad española en los asaltos a embarcaciones enemigas en tiempos de guerra que a embarcaciones de potencias rivales en tiempos de paz. Un ejemplo que demuestra que los corsarios españoles, en este caso en el Río de la Plata, no se limitaron exclusivamente a defender las actividades comerciales es el suceso ocurrido en septiembre de 1812, tras la captura de la galeota «Wilhelmina», que estaba al servicio de la Corona británica, por los corsarios particulares de la embarcación «Jesús, María y José», el 2 de septiembre de ese mismo año. Este hecho generó un conflicto cuando el buque británico arribó al puerto de Montevideo. Tras la llegada de la embarcación, siguiendo las directrices del artículo XLI, toda la documentación de los británicos incautada por el corsario fue entregada al Capitán General de Montevideo, quien se dispuso a reunirse con el capitán de la embarcación británica junto al sobrecargo de esta para obtener sus declaraciones; todo ello en presencia de un intérprete, tal como se establece en las ordenanzas de 1801⁵⁰. En las copias traducidas al español de los testimonios de los británicos, se afirmaba que la única misión que les habían encomendado S.M.B⁵¹ era la obtención de leña para el suministro de los buques reales en los mercados del Río de la Plata.

Este conflicto ocasionó que las delegaciones británicas, al enterarse de la captura de su embarcación en un periodo en el que Gran Bretaña y España eran, supuestamente, aliados, ejercieran presión. Las demandas británicas y la necesidad de España de mantener el

48 *Ibid.*, art. XIII. «Una vez la embarcación llega al puerto, el Comandante militar de Marina procederá a analizar toda la documentación que hayan hallado en la misma y que le sean entregados por el barco apresador. Este análisis se realizará en presencia del asesor del apresado y de un intérprete si es de lengua extranjera [...]».

49 *Ibid.*, art. XLI. «[...] El capitán del corsario o individuo de la tripulación que con cualquier fin que sea, ocultare, rompiere o extraviere alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente según lo exija el caso, con obligación el primero de resarcir los daños; y la pena de diez años de presidio o de arsenales al resto de la tripulación».

50 *Ibid.*, art. XIII.

51 Abreviatura que se presenta en la documentación que hace referencia a «Su Majestad Británica».

apoyo británico en su lucha contra Napoleón y su ejército, llevaron a la decisión de liberar la embarcación británica en conformidad a lo estipulado en el artículo XIV⁵². Sin embargo, en febrero de 1813, el mismo buque sería nuevamente apresado por corsarios particulares, el «San Miguel» y el «Bombo», en el río Uruguay, pero esta vez transportando mercancía destinada a los *revolucionarios* de Guayaquil⁵³.

Gracias a la conservación de los informes de captura de buques por los corsarios españoles en el Río de la Plata, podemos entender que la confiscación de la documentación de estas embarcaciones era crucial para determinar si se trataba de una «buena presa» o una «mala presa», así como para descubrir cualquier instrucción secreta que el enemigo pudiera haber confiado a estas embarcaciones, como es el ejemplo de la segunda captura de la «Wilhelmina» que permitió a las autoridades españolas de Montevideo conocer la preparación de una fuerza de combate del Gobierno rebelde de Buenos Aires en 1814 para la ofensiva sobre la provincia de Montevideo.

Es por ello que otra de las principales responsabilidades del corsario al capturar una embarcación consistía en apoderarse de toda la documentación localizada en esta, independientemente de la naturaleza de los documentos recogidos, los cuales debían ser registrados en un informe redactado por el escribano de la nave corsaria. Esta documentación sería custodiada por el Cabo de Presa hasta su llegada al puerto, donde debía ser entregada al Comandante militar correspondiente. Dicha documentación era esencial para demostrar, junto a los testimonios de los apresados, la legitimidad de la captura durante los juicios sobre la calidad de la presa. Como consecuencia de cualquier falta por la ocultación, destrucción o pérdida de esta documentación por parte del capitán o de un miembro de la tripulación corsaria, las autoridades podían imponer penas corporales. A su vez, la tripulación del corsario podría enfrentarse a una condena de diez años en un presidio o prestar servicio durante ese periodo en los arsenales reales⁵⁴. Durante su trayecto hacia un puerto seguro, el capitán de la nave corsaria tendrá la obligación de sellar las escotillas y accesos a las cámaras donde deberá almacenar la mercancía de la nave capturada que estuviera localizada en la cubierta, teniendo expresamente prohibido el saqueo de esta mercancía hasta llegar a un puerto

52 García, J., ed. Ordenanza de las reglas para hacer el corso de 1801. [S.l.]: [s.n.], 1801. art. XIV: «Resultando de dicho examen no ser legítima la presa, o no haber lugar para su detención, se pondrá incontinentemente en libertad, sin causarla el menor gasto [...]».

53 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1813) *Apresamiento buque «Wilhelmina» en el río Uruguay* [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo].

54 García, J., ed. *op. cit.* art. XLI.

seguro, quedando estipulado la supresión del derecho conocido como «pendolaje». Esta medida respondía al rechazo de las autoridades hacia dicha práctica que consideraban como uno de los peores actos que se podían hacer a las embarcaciones apresadas. Esto se debe a que los corsarios que realizaban esta práctica solían despojar por completo a la tripulación de la embarcación apresada, sus víveres, ropas, armamento, municiones, instrumentos de navegación y todo tipo de bienes que desearan, dejándoles a la deriva y sin medios para orientarse o sobrevivir en altamar. A pesar de esto, para evitar un gran malestar de los corsarios al servicio de España, se contempló una excepción para permitir esta práctica:

No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de las tripulaciones, privándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado del Pendolaje, el cual solo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcación hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la excesiva licencia⁵⁵.

Para evitar cualquier robo o pérdida, el escribano de la nave corsaria, junto a su capitán, tomaría testimonio al piloto de la nave apresada sobre el puerto desde donde partieron y el destino al que se dirigían, la carga con la que la nave corsaria se encuentra en la presa y el objetivo de esta embarcación para surcar los mares donde había sido capturado⁵⁶. Estos pasos eran estrictamente necesarios para que los corsarios pudieran cobrar su botín. Tras esto, el corsario destina a estas embarcaciones apresadas un miembro de su tripulación que pasaba a ser conocido como el «Cabo de Presa», responsable de que la carga recopilada en el informe y sellada en una de las cámaras de la nave no fuera ni sustraída, ni extraviada; teniendo como castigo la pena que las autoridades del Departamento de Marina al que arribasen juzgarán oportunas⁵⁷.

Una vez llegado al puerto, además de entregar la documentación incautada a la presa al comandante militar del puerto, el capitán debía realizar un informe sobre el suceso del apresamiento, anotando el día, hora y rumbo que la nave corsaria estaba realizando en el momento en que se inicia el asalto. Tras toda la resolución de las autoridades españolas sobre si la embarcación era una «buena presa», la mercancía se vendía en una subasta pública, tanto el buque como el armamento en él. La cuantía obtenida de la subasta sería entregada al corsario procediendo a repartir el quinto estipulado a la marinería y la oficialidad.

55 *Ibid.* art. XLIII.

56 *Ibid.* art. XLIV.

57 *Ibid.*, art. XLV.

Un ejemplo práctico de este proceso es el relatado en los informes conservados en el Archivo Histórico de la Armada⁵⁸. Se aprecia gracias a una resolución relacionada con la presa de dos balandras insurgentes, la «San José» y la «Carmen», capturadas por un bergantín español conocido como «Paraná», este último un corsario particular ubicado en Montevideo. En esta documentación se plasma textualmente el procedimiento de entrega del valor de la mercancía incautada por el corsario, de acuerdo con las disposiciones del artículo LIV que se detalla en el documento original, el cual forma parte de las «ordenanzas de 1801» y que establece lo siguiente:

Cómo dispondrán los apresadores de las embarcaciones y sus cargas declaradas de buena presa. Declarada la embarcación detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso a los apresadores, después de pagados los derechos debidos a mi Real Hacienda, [...]; pero no pagaran derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y consumo propio; y el Comandante militar de Marina les auxiliará en la descarga, para que no padezcan extravíos [...]⁵⁹.

Gracias a la mención del artículo de las ordenanzas, este documento nos permite conocer el proceso que podría ser el día a día de los corsarios al servicio de Fernando VII, siguiendo las disposiciones que el rey Carlos IV promulgó a todos los corsarios y que estos se veían obligados a cumplir y aceptar si deseaban obtener el permiso real para realizar estas prácticas bajo la protección jurídica de la Corona española; y como, los corsarios debían contribuir una cuantía de lo obtenido al Tesoro Real para que esta actividad fuera rentable para la Corona.

5. CORSARISMO RIOPLATENSE

En las próximas páginas se explora el corsarismo desarrollado por la Corona española en la región del Río de La Plata, como respuesta a las acciones de los insurgentes hispanoamericanos, junto con las estrategias de corsarismo impulsadas por la Junta de Buenos Aires, enfocadas en proteger sus costas y debilitar uno de los elementos centrales de la economía española: el comercio marítimo.

58 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1813) *Copia de un expediente de la resolución del Capitán General de Montevideo* [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo].

59 García, J., *ed. op. cit.*, art. XLI.

5.1. Fragmentación del Virreinato de La Plata

Uno de los principales factores que propiciaron el comienzo de la política encubierta del Gobierno británico en los territorios hispanoamericanos a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, que permitió a los rebeldes e instigadores de la «resistencia» contra los españoles tener un apoyo de esta nación que iba desbancando a otras naciones europeas de la hegemonía global, fue la decisión de Carlos III de España de prestar su apoyo a los insurgentes norteamericanos en la Guerra de Independencia de las Trece Colonias británicas (1779-1783)⁶⁰. Aunque la ventaja de este apoyo español fue la disminución de la presencia británica en el Norte de América y en las Antillas, ocasionó la ruptura de un pacto no firmado de no intervención en los asuntos internos de las colonias bajo dominio extranjero.

Tras un primer fracaso de invasión a la Gobernación del Río de la Plata en 1762 por una fuerza combinada angloportuguesa, el rey Carlos III de España observó la necesidad de reforzar la defensa de este territorio, el cual contaba con una gran lealtad de la población con España. Es por ello, que Carlos III junto a la colaboración del Consejo de Indias, establecerá el virreinato del Río de la Plata, siendo Pedro de Cevallos, gobernador de la provincia durante esta primera invasión, el primer virrey del Río de la Plata.

Con la llegada de Carlos IV al trono, quien se desentendería de sus obligaciones para entregarlas a su valido Manuel Godoy, las aspiraciones británicas para tomar las posesiones españolas en el Río de la Plata no cesaron. El Gobierno británico no se decidiría a tomar la iniciativa de otra invasión hasta que tras la batalla de Trafalgar (1805), la célebre Armada española sufrió la pérdida de gran parte de su marina de guerra, quedando desprotegidos el comercio entre América y la península, y la defensa de las costas hispanoamericanas. Esta urgencia de contar con una fuerza naval queda atestiguada tras una orden emitida por los Tribunales del Consulado de Lima en 1816, en la que instruía el armamento de buques mercantes y la recluta de marineros en estos para la defensa contra los corsarios de Buenos Aires⁶¹, demostrando que aún habiendo pasado diez años del desastre de Trafalgar, la Armada Real aún no se había recuperado de sus pérdidas.

60 Fecha del apoyo español a las tropas independentistas de las Trece Colonias con la declaración de la guerra a Gran Bretaña desde 1779 hasta la firma del Tratado de París en 1783.

61 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816) *Armamento de varios buques por el consulado de Lima para perseguir corsarios de Buenos Aires*. [Documento manuscrito] Ministerio de Defensa. Madrid, España [Se encuentra en el anexo de imágenes].

El segundo intento de invasión británica comenzó con un mayor éxito en comparación con la primera. Esta segunda tuvo lugar en 1806, durante la Guerra de la Cuarta Coalición (1806-1807), aprovechando la debilidad marítima española y la escasez de recursos para la defensa del Río de la Plata. El virrey Rafael de Sobremonte era consciente de esta situación, por lo que solicitó refuerzos peninsulares, los cuales fueron denegados. En cambio, se le indicó que debía proporcionar más armas a la población, pero esta decisión de armar a los ciudadanos para crear milicias locales no era bien vista por el virrey, ya que era consciente de la afinidad de los criollos hacia los principios revolucionarios que habían triunfado en Estados Unidos y Francia. En junio de 1806, las tropas británicas desembarcaron en las costas del Río de la Plata con destino a Buenos Aires, bajo el mando del Mayor General William Carr Beresford. El 27 de junio de ese mismo año, tras la retirada de Sobremonte, la ciudad caería bajo el control británico, quienes iniciaron unas políticas de reforma, como la libertad comercial, la cual fue apoyada por varios comerciantes locales. La capital del virreinato se trasladó temporalmente a Córdoba, desde donde empezó a organizarse un ejército para recuperar Buenos Aires. La reconquista de esta ciudad por las fuerzas locales, se produjo gracias a la formación de milicias por parte de la población civil ante la inacción de las autoridades españolas, siendo liderados por Santiago de Liniers, quien lograría recuperar el control y expulsar de la región a los británicos en agosto de 1806.



Retrato Santiago de Liniers, virrey del Río de la Plata (1807-1809)

Una carta firmada por Liniers y conservada en el A.H.A JSE, acredita que Santiago de Liniers asumió las responsabilidades políticas y militares en Buenos Aires, conforme a lo establecido en una Real Orden del 23 de octubre de 1806. Esto decía que en caso de muerte, enfermedad o ausencia del titular de estas funciones, dicha responsabilidad recaía en el oficial de

mayor rango, si el monarca no ordenaba lo contrario. Este nombramiento estaba reservado para las Reales Audiencias de la región, por lo que Liniers asumió esa responsabilidad el mismo día de la promulgación de la Real Orden. Desde el inicio de su gobierno, se dedicaría a planificar un sistema de defensa y a hacer un llamamiento a la población para unirse a las unidades que compondrían la defensa de la región.

La tercera incursión británica tuvo lugar en 1807 bajo el liderazgo del teniente general John Whitelocke, quien arribó a Montevideo, proclamando un nuevo Gobierno civil con el propósito de sustituir la Gobernación española por una británica que a los ojos de los comerciantes de la zona les permitía una mayor apertura comercial y una mejor protección de la principal nación hegemónica marítima. Tras esto, comenzaría el asedio a Buenos Aires, la cual ya cayó por primera vez ante las tropas de Beresford, contando este segundo contingente con 12.000 tropas profesionales para este asalto. Estas tropas profesionales se vieron con la resistencia de la población porteña, quienes desde las alturas de sus viviendas lanzaban piedras y aceite hirviendo⁶². Mientras tanto, siguiendo el modelo de las milicias formadas en el primer asedio de Buenos Aires de 1806, se forman fuerzas de combates de las guarniciones españolas y la población criolla para levantar barricadas. Tras duros combates en la ciudad, las tropas británicas junto a Whitelocke se resguardaron en el Convento de Santo Domingo, donde serían bombardeados hasta su capitulación el 7 de julio de 1807.

Las reformas centralizadoras de los ministros de los monarcas Borbones provocaron un cambio de las relaciones entre la metrópoli y las provincias americanas, provocando en algunas de ellas una gran tensión por la pérdida de influencia y autonomía de la administración local y su población originaria. Estas invasiones inglesas les permitieron demostrar cómo gracias a la iniciativa popular se podría sustituir un virrey nombrado desde España para colocar a una figura más ligada al pueblo rioplatense y, como gracias a la formación de milicias urbanas, la población era capaz de rechazar las tropas británicas que provocaron grandes derrotas a los ejércitos reales. Estas causas, junto a la crisis monárquica española con la sustitución de la familia Borbón por José Bonaparte, provocará que surja un movimiento que defendía el derecho de los españoles a luchar contra el dominio impuesto por

62 El hecho de que los habitantes de Buenos Aires tiraran aceite hirviendo es muy contradictorio debido a que este producto estaba reservados a las clases altas por su alto valor, por lo que, seguramente habrían lanzado agua hirviendo, un producto que todas las clases sociales tenían más facilidad de obtener.

Napoleón⁶³. Este movimiento se influenciará en la idea del conde Aranda⁶⁴ de la formación de reinos hispanoamericanos con mayor autonomía y participación ciudadana a través de las Cortes, siendo necesario la formación de un imperio español federal que encabezaría la lucha contra Napoleón hasta el regreso del rey Fernando VII. Simultáneamente, surgieron movimientos que abogaban por el derecho de la población americana a emanciparse del «mal gobierno» impuesto por la metrópoli. El historiador Vicente Fidel López señala que dichos movimientos fueron influenciados por la innovadora filosofía del siglo XVIII, en la cual destacan los pensadores de la Ilustración, la emancipación de los Estados Unidos y la creación de una República americana que rivalizaba con las naciones europeas, el modelo parlamentario británico, la figura del ciudadano proveniente de la Revolución francesa, que posee el derecho de participar en el Gobierno, junto con los primeros conceptos de «nación»; así como la aparición del liberalismo, que promueve la instauración de derechos como la libertad de prensa y el derecho al voto, entre otros⁶⁵.

El suceso que determinará la definitiva ruptura entre la población rioplatense y la autoridad de la Corona española será la célebre Revolución de Mayo de 1810. Este acontecimiento no emergió de manera súbita o desorganizada, sino que fue una reacción política elaborada ante una profunda crisis de legitimidad provocada por el ámbito internacional. En efecto, la invasión napoleónica de la península ibérica y el derrocamiento del rey Fernando VII generaron un vacío de poder que obligó a los territorios coloniales a reconsiderar a quién debían lealtad. Dado que la máxima autoridad, el rey, había sido destituida y las instituciones centrales del Gobierno en España estaban desorganizadas, la obediencia hacia el virrey, quien actuaba en nombre del monarca, perdió su base legal. En este contexto, el 22 de mayo de 1810, la ciudad de Buenos Aires convocó un cabildo abierto, una forma excepcional de consulta política, para debatir sobre el futuro de la administración local. El eje de la discusión era evidente, ¿debía continuar en el poder el virrey Baltasar Hidalgo de Cisneros a pesar de que ya no contaba con

63 Este movimiento estaba liderado por Juan José Castelli, Antonio Beruti, Hipólito Vieytes, Nicolás Rodríguez y Manuel Belgrado.

64 En 1783, el Conde Aranda escribió al rey Carlos III sobre un plan para evitar una posible expansión de la nueva República Federal de los Estados Unidos que se enfocaría en territorios españoles como La Florida, Luisiana, etc. Por ello, sugiere a S.M. que «[...] quedándose únicamente de Cuba y Puerto Rico. [...] se deban colocar tres infantes en América: uno Rey de México, otro de Perú y el otro de Tierra Firme, tomando V.M. el título de Emperador».

65 Fidel López, V. (1911).

la soberanía que le otorgaba legitimidad?⁶⁶. La propuesta conllevaba una carga ideológica significativa, ya que insinuaba la posibilidad de transferir la soberanía del rey desposeído al pueblo rioplatense. Durante estas votaciones, surgió la propuesta más radical de destituir al virrey y establecer una nueva autoridad derivada del consenso popular y que rompiera sus relaciones con la metrópoli. El cabildo intentó el 24 de mayo, conciliar las posturas conservadoras con las más rupturistas, formando una Junta Provisional de Gobierno. Este organismo debía ejercer el poder de manera temporal y estaba compuesto por Cisneros, en calidad de presidente, junto a Cornelio Saavedra, Juan José Castelli y José Santos Inchaurregui. A pesar de esto, muchos consideraron esta medida como un intento de continuar con el orden virreinal con el nombramiento de Cisneros como presidente, algo que los sectores revolucionarios no estaban dispuestos a aceptar. Esto va a producir una contundente reacción por parte de los líderes de las milicias urbanas, las familias influyentes criollas y parte de la población, movilizándose en la noche del 24 y la mañana del 25 de mayo frente al Ayuntamiento. Ante esta fuerte presión social, Cisneros se vería forzado a renunciar y se produjo la proclamación de la «Primera Junta Provisional Gubernativa de las Provincias del Río de la Plata» con una composición más alineada a los sectores reformistas y criollos que promovían un cambio en el orden político. Entre las figuras destacables de esta Junta encontramos a Cornelio Saavedra, uno de los principales generales de Buenos Aires y líder de la Milicia de Patricios, quienes se posicionaron en la Plaza de la Victoria, actual Plaza de Mayo, para influenciar a la población en que votará por una Junta compuesta por criollos y no españoles.

Dos días después, el 27 de mayo, la nueva Junta emitió un comunicado de gran relevancia para entender el contexto del proceso que se estaba iniciando. En este documento se plasma lo siguiente:

El Pueblo de Buenos Aires, bien cierto del estado lastimoso de los dominios europeos de Su Majestad Católica el señor don Fernando VII, en la representación de, la suprema central disuelta ya [...]. Manifestó los deseos más decididos porque los pueblos mismos recobrasen los derechos originarios de representar el poder, autoridad y facultades del monarca, cuando este falta, cuando este no ha provisto de regente, y cuando los mismos pueblos de la matriz han calificado de deshonorado el que formaron⁶⁷.

66 *Acta del día 22 de mayo de 1810*. En: Registro Oficial de la República Argentina, I tomo. 4-15. «¿Si ha de subrogar otra autoridad a la superior que obtiene el Excelentísimo Señor Virrey, dependiente de la soberanía que se ejerza legítimamente a nombre de Sr. don Fernando VII y en quién?».

67 *La Junta Provisional Gubernativa de la Capital de Buenos Aires. Circular*. 27 mayo 1810.

Se establece que debido al desvanecimiento del poder real legítimo en España y la disolución de cualquier forma de Gobierno que representara al monarca, el pueblo hispanoamericano recuperaba su derecho a ejercer la soberanía, dado que Fernando VII no podía ejercer su autoridad y no había nombrado a ningún regente. En este comunicado se defendía la idea de que la soberanía residía en el pueblo y no únicamente en el monarca.

Simultáneamente, en la península, diversas regiones respondieron al derrumbe del poder real y la lucha contra la dominación francesa, estableciendo sus propias Juntas de Gobierno, manteniendo la lealtad al rey Fernando VII mientras actuaban de manera autónoma. Sin embargo, en América, los virreyes y altos funcionarios enviados desde la metrópoli intentaron contener estas iniciativas en sus territorios. Estos temían que las familias criollas, tradicionalmente excluidas del poder y de los altos cargos gubernamentales, aprovecharan la crisis para aumentar su influencia política y, dismantlar el modelo centralizado que los Borbones habían reformado y fortalecido a lo largo del siglo XVIII.

En resumen, la Revolución de Mayo de 1810 no fue solo un episodio de cambio institucional, sino la expresión de una transformación ideológica profunda, pasando de una legitimidad basada en la autoridad del rey de España a una concepción pasada del poder a través del pacto del pueblo con su soberano sustentada por la voluntad del pueblo, quien era capaz de decidir quién debía guiar la nación y capaz de derrocar cualquier gobierno que no contara con la confianza de estos. Esta idea será lo que la Junta busque defender con las expediciones militares que lanzará a las demás regiones del virreinato del Río de la Plata y la campaña al Alto Perú en noviembre de 1810.

5.2. Guerra naval del Río de La Plata

La confrontación de la Armada de Buenos Aires con los realistas durante la Guerra de Emancipación evidencia cómo un proceso revolucionario, carente inicialmente de estructura naval formal, logró convertir una situación de precariedad en una herramienta estratégica determinante para la victoria independentista en el Río de La Plata. Tras la proclamación de la Junta Provisional Gubernativa en mayo de 1810, se desató un conflicto directo con Montevideo, segunda ciudad portuaria más importante de la región, la cual se mantuvo leal al dominio español. El apostadero naval de esta ciudad, contaba con un número superior

de embarcaciones con la llegada de nuevos efectivos en el año anterior⁶⁸. Otro factor clave en la superioridad de Montevideo era la lealtad de la mayoría de la oficialidad de la Armada española en la región, la cual se concentraría en Montevideo como núcleo central del alto mando naval realista en la zona. Las fuerzas terrestres de Buenos Aires ya intentaron en dos ocasiones realizar un rápido avance para la toma de la ciudad realista aunque estas fueron un completo fracaso por el apoyo inicial de Portugal al nuevo virrey español, Francisco Javier de Elío, gracias a la influencia de la princesa consorte Carlota Joaquina de Borbón⁶⁹. Aunque, tras la firma del Tratado Rademaker-Herrera en 1812, las fuerzas porteñas lanzaron otro intento de asedio a la ciudad de Montevideo, el cual fracasó por la llegada de refuerzos y suministros al apostadero de la ciudad debido a la superioridad naval que los realistas españoles poseían frente a la Junta de Buenos Aires.

En respuesta a esta situación, la Junta de Buenos Aires reconoció la urgencia de contar con una fuerza naval capaz de enfrentarse a la Armada española. Por esta razón, se emplearon diversas estrategias para establecer una flota eficaz en el menor tiempo posible y contando con la incapacidad económica que esta nueva nación padecía. Esto se logró a través de la concesión de patentes de corso. Con este contexto, podemos observar como el primer enfrentamiento naval entre las fuerzas españolas y los corsarios al servicio de Buenos Aires fue el combate naval de San Nicolás de los Arroyos en marzo de 1811.

Las fuerzas navales españolas estaban comandadas por el capitán de fragata Romarate quien desde el estallido de la Revolución de Mayo de 1810 escapó a Montevideo y se convirtió en uno de los oficiales de la Armada española claves en la defensa naval de la ciudad portuaria. El capitán Jacinto Romarate contaba con una fuerza compuesta por el bergantín «Cisne» comandado por él mismo, el bergantín «Belén» comandado por los tenientes Manuel Clemente y José M^a Rubrón, y los faluchos armados «San Martín» y «Fama». Mientras que las fuerzas corsarias estaban comandadas por el maltés Juan Bautista Azopardo, quien capitaneaba la goleta «Invencible», contando con el apoyo del bergantín «25 de Mayo», comandado por el corsario francés Hipólito Bouchard, y de la balandra «Americana», comandada por

68 CERVERA PERY, José; p. 297.

69 Este dato se obtuvo a partir de las *Memorias del Almirante Brown* (1957) en el que se dice: «[...] sitiaron estrechamente a la plaza hasta fines de 1811, cuando la Princesa Regente del Brasil (a sazón de la Reina viuda de Portugal) logró que su marido enviara un ejército en ayuda de los españoles». La princesa consorte, Carlota Joaquina de Borbón (hija de Carlos IV), era la esposa del príncipe Juan de Braganza, quien no fue rey de Portugal y Brasil hasta 1816. Aunque gobernaba con el título de «Príncipe Regente» desde 1792 debido a que la reina María I de Portugal (su madre) fue declarada como demente e incapaz para gobernar.

el corsario francés Abel Hubac. La actitud de los corsarios era clara según se relata Agustín Rodríguez en su obra, en la que menciona que los corsarios arbolaron la bandera roja, la cual significaba que no darían cuartel al enemigo, es decir, no tomarían prisioneros⁷⁰. El resultado de este combate fue una desastrosa derrota de los corsarios, Azopardo fue capturado junto a su tripulación y su embarcación, igual destino les deparó al bergantín «25 de Mayo» y la balandra «Americana», esta última hay que señalar que su comandante, Abel Hubac, murió en combate debido a un disparo; mientras que Bouchard logró huir antes de que su embarcación fuera capturada por el bergantín «Cisne».



Retrato de Jacinto de Romarate, jefe de escuadra de la Real Armada y secretario de Estado y del Despacho Marina (1822)

Esta desastrosa derrota demostró la necesidad de formalizar una marina profesional y una estructura de la oficialidad bien definida para evitar estos resultados, aunque el corsarios de Buenos Aires seguiría atacando las costas españolas en América y la península, la estrategia del nuevo Gobierno revolucionario sería la creación de una marina profesional que se formaría a través de la compra de buques extranjeros y el servicio de oficiales de marina extranjeros. Entre ellos, destacamos a William Brown⁷¹ quien entró al servicio de la Marina

70 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. (2018) *Señores del Mar: Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada*. Titivillus, p. 180.

71 Considerado por el pueblo argentino como el padre de la Armada Argentina, siendo una de las figuras más estudiadas por historiadores como Miguel Ángel de Marco (2011) *Brown: el primer almirante de los argentinos*. Así también es citado por Fidel López en su apéndice nº VII de la *Historia de la República Argentina* (1911) pp. 565-574, V vol.

de las Provincias del Río de La Plata a finales de 1811 con el rango de capitán; aunque también hay que destacar que al igual que en el Ejército patriota, hubo oficiales en la marina que anteriormente a la Revolución de 1810 sirvieron en la Armada española, como es el caso de Matías Irigoyen y Martín Jacobo Thompson⁷². Para resolver el problema de la inferioridad de efectivos navales respecto a los efectivos de los españoles en Montevideo, se procedió a la adquisición de embarcaciones listas para el combate. Las principales embarcaciones obtenidas a partir de febrero de 1814 que debemos destacar son la fragata «Hércules» (mercante ruso), la corbeta «Céfiro» (mercante británico), el bergantín «Nancy» (buque *tender*⁷³ británico) y la goleta «Juliet» (comprada a los Estados Unidos de América).



Retrato de William Brown, Comandante General de Marina del Río de la Plata (1814-1815)

El primer combate en el que participó el ascendido teniente coronel William Brown junto con esta nueva flota de guerra fue cerca de la isla de Martín García frente a la flota española comandada por el capitán de navío Jacinto Romarate, principal azote de las Provincias del

72 Oficial de la Armada Española originario de Buenos Aires que apoyó la destitución del virrey en el cabildo abierto de mayo de 1810, siendo suspendido por el Comandante General del Apostadero de Montevideo. En 1813, el Gobierno porteño le asignaría el grado de teniente coronel y sería el encargado de la defensa naval de Buenos Aires, formando escuadras y reclutando marineros a estas.

73 Buques auxiliares de la *Royal Navy* que eran utilizados para suministrar a las fuerzas de combate si no se encontraban cerca de puertos y apostaderos de la corona británica.

Río de La Plata. Este combate enfrentó a dos de los mejores comandantes navales de ambos bandos⁷⁴. Las fuerzas de las Provincias del Río de La Plata estaban lideradas por el teniente coronel Brown, quien comandaba la fragata «Hércules» y contaba con el apoyo de la corbeta «Céfiro», el bergantín «Nancy», las goletas «Juliet» y «Fortuna», el falucho «San Luís» y la balandra «Carmen». Frente a él, se encontraban las fuerzas españolas compuestas por los bergantines «Belén» y «Gálvez», las balandras «Americana» y «Murciana», la zumaca «Aránzazu» y las cañoneras «Perla», «Lima» y «San Ramón». Aunque el combate naval de la isla de Martín García fuera una derrota para las tropas del teniente coronel Brown, se logró un exitoso asalto anfibio a las tropas españolas que defendían la isla, provocando que Romarate se viera obligado a adentrarse agua arriba y quedar aislado de Montevideo hasta la toma de la ciudad en junio de 1814.

Tras esta decisiva victoria, las fuerzas de Brown regresaron a Buenos Aires como conquistadores pero el trabajo del oficial irlandés aún no había finalizado, quedaba la misión de establecer un bloqueo naval efectivo a la ciudad de Montevideo que se encontraba asediada desde el 20 de octubre de 1812. Las fuerzas de Brown se movilizaron hacia el último foco realista que quedaba, logrando varias capturas de embarcaciones españolas que buscaban suministrar a los defensores de materiales y municiones para resistir el asedio. La mañana del 14 de mayo del mismo año las fuerzas navales españolas del apostadero de la ciudad salieron con el objetivo de romper el bloqueo que ejercían los buques a las órdenes del comandante irlandés. La audacia de Brown al ordenar a su flota retirarse a aguas del Buceo, lejanas al puerto de la ciudad provoca que los españoles comandados por Miguel de la Sierra⁷⁵ pudieran caer en la trampa y que no contarán con el apoyo de las baterías terrestres de la ciudad. El resultado final del combate fue un triunfo total de las fuerzas patriotas que imposibilitaron a los defensores cualquier posibilidad de triunfo al quedar completamente aislados. El 20 de mayo de 1814, las tropas comandadas por el general Carlos M^a de Alvear lograron el 20 de junio de ese mismo año obligar a los defensores liderados por el general Vigodet⁷⁶ a capitular y capturar la última plaza realista del Río de La Plata dos días más tarde de la capitulación.

74 Según las *Memorias del Almirante Brown* (1957), Brown declaró «que en todos sus combates jamás tropezó con un hombre más bravo».

75 Comandante del Apostadero de Montevideo desde 1812 hasta 1814.

76 General español responsable de la defensa de Montevideo.

5.2.1. Marina auxiliar corsaria

Como se mencionó con anterioridad, a los inicios del conflicto la Junta de Buenos Aires no poseía una fuerza naval capaz de hacer frente a las embarcaciones enemigas de Montevideo y los refuerzos que llegaron desde la península y apostaderos americanos como el de La Habana. Es por ello, que la Junta de Buenos Aires se apoyó en las patentes de corso para obtener una marina auxiliar que pudiera defender las costas y el comercio de la nueva nación, y atacar las embarcaciones españolas para cortar los suministros a Montevideo y neutralizar el comercio marítimo español. El marco jurídico de regulación del corso en un inicio fue las Ordenanzas del Corso de 1801 españolas, aunque a medida que la guerra transcurría y las necesidades de la guerra del corso cambiaban, la Junta Revolucionaria formalizó un nuevo marco jurídico, este era el Reglamento Provisional para el Corso de 1817, que fue redactado tanto en español como en inglés debido al gran número de oficiales al servicio de las Provincias Unidas del Río de La Plata angloparlantes. Esto nos lo confirman algunos historiadores como Juan Torrejón Chaves, en las que nos enumera los principales corsarios que sirvieron al nuevo Gobierno revolucionario:

Entre los corsarios insurgentes sobresalieron el marino irlandés Pedro Campbell, llamado el «Gaucha Almirante», Guillermo Brown, Juan D. Daniels, Hipólito Bouchard, conocido como «el Corsario del Plata», Guillermo Nutter, Obadiah Chase, Clement Cathill, el comodoro Champlin, Thomas Taylor, Pedro Doutant, Adam Bond, George Ross, Henry Levely, James Barnes y John Clark⁷⁷.

Además de estos, no podemos olvidarnos del corsario maltés Juan Bautista Azopardo que capitaneó la goleta *Invencible* durante los combates navales de San Nicolás de los Arroyos en marzo de 1811, del que acabó prisionero por el capitán de fragata Romarate aunque tras varios años sería repatriado a Buenos Aires.

En cuanto a la marinería de estos buques corsarios, esta era muy heterogénea. La nacionalidad de la tripulación inicialmente solía coincidir con la del capitán del buque corsario. Este argumento podemos defenderlo gracias a la correspondencia que el capitán de fragata y comandante del apostadero de Puerto Cabello, Ángel Laborde, enviada al Despacho Universal de Marina en 1821:

77 TORREJÓN CHAVES, Juan. «Emancipación de Hispanoamérica y Guerra económica: la actividad corsaria». En: *op. cit.*, p. 226.

La incapacidad de los rebeldes había sido suplida por los extranjeros [...] cubierta con banderas y patentes de insurgentes, para realizar actividades corsarias contra los españoles⁷⁸.

En esta misma correspondencia del capitán Laborde, se describe cómo los corsarios «insurgentes» solían asaltar las embarcaciones mercantes españolas cuando se encontraban en inferioridad, por lo tanto, evitando los convoyes españoles que eran escoltados por buques de guerra. Una táctica que desde los inicios del comercio entre América y la península fue realizada por los diferentes corsarios enemigos desde el siglo XVI.

Tras la conquista definitiva de Montevideo en 1814, como ya hemos observado las Provincias Unidas del Río de La Plata tuvieron un periodo de inestabilidad política por los conflictos entre varios líderes de la Revolución que estancaron la lucha contra los españoles. Finalmente, tras la caída de Carlos M^a de Alvear en abril de 1815 como director Supremo, la revolución se enfocaría en expandirse y «liberar» a las regiones vecinas como Chile y Perú. Es a partir de estos años cuando comienzan los avistamientos de corsarios al servicio del Río de La Plata por las autoridades españolas, mostrando sus preocupaciones por los continuos hostigamientos al comercio en el océano Pacífico en las costas chilenas y peruanas. Algunos de estos informes son los elaborados por el capitán de la fragata *Soledad*, Francisco Berenguer, desde Río de Janeiro los días 15 de septiembre, 1 de octubre y 10 de noviembre de 1815. En ellos se plasman tres hechos fundamentales.

El naufragio del corsario estadounidense Thomas Taylor⁷⁹:

[...] que la corbeta insurgente la Céfiro, que se hallaba en la mar mandada por el pirata de profesión Tailor, y que nos había apresado la fragata mercante la Monserrat, y otra goleta española, procedentes de La Habana, ha naufragado en el banco de la Ciudad próximo a Buenos Aires⁸⁰.

78 Archivo Histórico de la Armada «Álvaro de Bazán» (1821) *Expediciones a Indias* [Documento manuscrito legajo 69].

79 Marino estadounidense nacido en 1779, sirvió en diferentes buques mercantes estadounidenses y fue acusado por contrabando por los buques españoles de Buenos Aires. Tras el estallido de la Revolución de 1810, Taylor se alistó al servicio de la marina de Buenos Aires. A partir de 1815, el nuevo Gobierno le confirió una patente de corso contra buques españoles.

80 Archivo Histórico de la Armada «Álvaro de Bazán» (1816) *Ante las noticias sobre corsarios de Buenos Aires por la Mar del Sur que comunica el comandante de la fragata Soledad* [Documento manuscrito legajo AHA AB 54056]. Ministerio de Defensa. Madrid, España, p. 3.

La formación de una flota naval con la compra de buques de guerra en Brasil:

Que habían comprado un bergantín en la Bahía de Todos los Santos para piratear en el mar Pacífico, pero que había salido una corbeta de guerra portuguesa con destino a perseguirla⁸¹.

La misión de algunos buques desde Buenos Aires de hostigar las costas españolas del Pacífico y expandir la revolución a Chile:

[...] insurgentes hacían esfuerzos por armar una flotilla de Lanchas cañoneras, y algunos más buques corsarios para inquietar nuestro comercio: que habían dado vela de Buenos Aires los corsarios de estos enemigos, las fragatas Hércules y Spot de porte de 30 cañones, y las goletas Constitución y Trinidad, armadas en guerra con dirección y designio no solo interceptar nuestro Comercio en el Mar del Sur, sino hostilizar las costas de Chile y Lima e introducción de nuevo la rebelión en aquel reyno, con cuyo objeto llevan de transporte varios individuos a propósito para sus malvada intentos, entre otros a los llamados Carreras que han sido directores de los rebeldes, muy conocidos en Chile [...]⁸².

En esta última parte observamos cómo el Gobierno revolucionario de Buenos Aires buscaba expandir la revolución a las regiones vecinas, en este caso, Chile y Perú. La primera de estas gracias al envío en la escuadra que comandaba William Brown, transportando a los denominados «Carreras», estos son los seguidores del general José Miguel Carrera, uno de los líderes independentistas que fracasó en su intento y tuvo que exiliarse a Buenos Aires donde tenía una buena relación con el Director Supremo Carlos M^a de Alvear.

A partir de 1815 la guerra naval de Buenos Aires se trasladó al Pacífico con el liderazgo de William Brown, siendo mencionado en numerosos documentos españoles como el líder de las fuerzas «insurgentes».

[...] permítame V.E. haga esta observación al ver tan sabias providencias y su oportunidad en las circunstancias en que actualmente se hallan estos Dominios con el testimonio

81 *Ibid.*, p. 3-4.

82 *Ibid.*, p. 4-5. El conocimiento de los objetivos y misiones de los buques enemigos se debe a que ya se habían notificado a las autoridades españolas el avistamiento y los primeros ataques de la escuadra de Brown por las costas del Pacífico.

reciente de lo sucedido quando apareció en estos mares la División Insurgente de Brown compuesta de una corveta de 23 cañones, otra de 22 y un bergantín de 18 con que destruyó el comercio, atacó Guayaquil y puso en consternación estas costas⁸³.

El conocimiento de estos ataques por parte de las embarcaciones de Brown se expandieron rápidamente por las provincias españolas en América a través de los buques mercantes que buscaban evitar caer presos por los enemigos de la Corona. Uno de estos casos es el informe del capitán de la nao «Magallanes», Manuel de Solís:

[...] un pailebot procedente de Paita, y una corveta de Guayaquil ambas mercantes para dar aviso a las embarcaciones del comercio de que pongan en seguro los caudales que tratasen de embarcar para los puertos del Perú, a causa de una división de dos Fragatas y un Bergantín que salieron de Buenos Aires, dotadas de insurgentes de aquel país al mando del Brigadier Guillermo Brum, inglés de nación [...] ⁸⁴.

Aunque desde la perspectiva española, Brown fuera mencionado como «pirata» o «corsario», oficialmente estaba al servicio de la Marina de las Provincias Unidas del Río de La Plata sin una patente de corso que afirmara su naturaleza como corso durante estos episodios violentos. Además de esto, es durante esta campaña naval la mayoría de la tripulación de sus embarcaciones eran naturales del antiguo virreinato español, aunque con la excepción de portugueses de Brasil que se alistaron voluntariamente a la causa revolucionaria.

A pesar de esto, las Provincias Unidas del Río de La Plata impulsaron las patentes de corso para que de forma autónoma estos corsarios al servicio de Buenos Aires acosaran a los buques españoles tanto por el Pacífico como por el Atlántico.

5.3. Reglamento provisional para el corso (1817)

Al inicio del conflicto entre la Junta Revolucionaria de Buenos Aires y la Corona española, ambas partes se regían por una misma normativa que regulaba las embarcaciones corsarias a su

83 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816) *Comentarios del Comandante del Callao, Antonio Vácaro, a la Real Orden de 10 de junio de 1816* [Documento manuscrito].

84 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816-1817) *Examen e informe de una carta del virrey de Nueva España sobre defender el puerto de San Blas de los corsarios insurgentes* [Documento manuscrito].

servicio. Esta normativa era la «Ordenanza del Corso de 1801», promulgada durante el reinado de Carlos IV de España. Sin embargo, tras la victoria de las Provincias Unidas del Río de La Plata sobre los españoles y las reformas en sus instituciones y fuerzas militares, también se llevaron a cabo cambios en las normas referentes al corsarismo en la región. No fue sino hasta 1816 que se emitieron los primeros decretos que regulaban la actividad corsaria rioplatense; este fue el «Decreto para el Corso», emitido a finales de 1816 por mandato del Director Supremo, Juan Martín de Pueyrredon. En 1817 se promulgó el «Reglamento Provisional para el Corso», un marco normativo destinado a establecer las condiciones para la concesión de las licencias de corso en la lucha contra los españoles, también, por orden del propio Pueyrredón.

La primera regulación del corso propiamente de la nueva nación hispanoamericana se componía de 19 artículos en los que encontramos plasmados como cualquier oficial corsario al servicio del Estado estaría bajo la protección de sus leyes siempre que se comprometieron a acatar las leyes establecidas por la nación rioplatense⁸⁵. La gran mayoría de los artículos que figuran en el «Decreto para el Corso» son, en algunos casos, reformulados y plasmados en el «Reglamento Provisional para el Corso»; aunque un artículo que no queda reflejado en la regulación de 1817 es el artículo VI el cual estipulaba lo siguiente:

Los Capitanes estarán autorizados para poner en la mar á bordo de los buques neutrales el oficial o marinero que tuviese mala comportamiento por embriaguez, robos o sedición, y no en otro caso pero debe ser por convenio con el capitán del buque neutral [...] ⁸⁶.

Si el capitán del buque neutral aceptaba, el capitán corsario le entregaría un sumario en el que especificaría los motivos de su entrega a las autoridades de cualquier Departamento de Marina del Río de La Plata, siendo divididas la parte del botín de ese individuo entre el armador y la tripulación.

En cuanto al «Reglamento Provisional para el Corso», esta regulación fue publicada el 15 de mayo de 1817 en Buenos Aires, por el Director Supremo Pueyrredón y el Secretario de la Guerra y Marina, Matías Irigoyen⁸⁷, compuesta por 46 artículos en los que la gran mayoría

85 de Pueyrredon, J.M. & Terrada, J.F. (1816) *Decreto para el Corso*. [Documento manuscrito]. Internet Archive. Art. II y IV, p. 8.

86 *Ibid.* Art. VI, p. 8.

87 Marino criollo nacido en Buenos Aires en 1781, aunque impartió su formación en la Armada española en la península con la graduación de Cadete. Combatió en la batalla de Trafalgar con el grado de guardiamarina bajo

ya se elaboraron en la regulación de 1816 ya mencionada, y artículos plasmados en la Ordenanza del corso española de 1801, concretamente las que describen el proceso a seguir por los capitanes de los buques corsarios con las presas en alta mar, ya descritas anteriormente en las obligaciones que los corsarios españoles debían seguir tras la captura de una presa y su posterior elección sobre si era declarada «buena» o «mala» presa.

La clara existencia de un gran porcentaje de población negra en el continente americano de principios del siglo XIX, comparada con la península, queda de manifiesto en la elaboración de dos artículos específicamente para casos en los que se apresaran a personas «negras». Estos artículos son reflejados inicialmente en la regulación de 1816, y son posteriormente agregados también en las de 1817; estos decían lo siguiente:

Los negros apresados serán remitidos a nuestros puertos, y el Gobierno pagará cincuenta pesos por cada uno de los que sean útiles para las armas de doce a quarenta inclusive, con solo el cargo de servir quatro años en el exercito. Excediendo aquella edad, vaxando de la de doce, o si fuesen inútiles en la de servicio, serán absolutamente libres, y el Gobierno los distribuirá a tutela: sobre el valor de los primeros no se cobrara ningún derecho⁸⁸.



El Esclavo Libre de Francesco Pezzicar (1876)

el mando del brigadier Ignacio de Álava en la nava *Santa Ana*, resultando herido pero ascendido a alférez de navío por sus actos heroicos y trasladado a su ciudad natal. Fue de los pocos oficiales de la Armada española en Buenos Aires que apoyó la causa revolucionaria, votando el 22 de mayo de 1810 a favor de la deposición del virrey Baltasar Hidalgo de Cisneros.

88 (1816) «Decreto para el Corso». Art. XVII, p. 10.

Este uso de población negra que en ese momento era esclava y a cambio de sus servicios en el ejército se les prometía la libertad ya fue utilizado en la Guerra de Independencia de los EE.UU. (1777-1783) tanto por el bando patriota como por el británico, este último es curioso ya que los británicos no abolieron la esclavitud en sus territorios hasta 1833.

El segundo artículo, 18 en el decreto de 1816, y 17 en la regulación de 1817; estipulaba que las personas negras que no pudieran ser entregadas en puertos del Estado deberían ser entregadas a puertos de las demás «naciones libres de América» pero no ser vendidos como esclavos, comprometiéndose a ser liberados.

5.4. La guerra del corso

Al principio de este conflicto, la Junta de Buenos Aires estaba más centrada en sus expediciones terrestres contra los reductos realistas en el Río de La Plata, Chile, Perú y Montevideo, que en la formación de una marina profesional. Es por ello, que la misión de formar y organizar una marina que pudiera hacer frente a la Armada española fue dejada a oficiales extranjeros y algunos criollos que apoyaron la causa revolucionaria para organizar el reglamento de este nuevo cuerpo. Respecto a la actividad corsaria, se realizaron dos marcos legales reguladores ya mencionados con anterioridad, inspirados por las ordenanzas del corso españolas de 1801. Esto también se observa en otras reformas dentro del ámbito marítimo que la Junta de Buenos Aires promulgó a inicios de su gobierno⁸⁹.

El Gobierno revolucionario no comenzó a poner en jaque a las fuerzas navales españolas que defendían Montevideo hasta 1814, tras varias reformas de la Marina y la adquisición de buques a otras potencias extranjeras que apoyaron la causa indirectamente ante una España debilitada tras las guerras napoleónicas; pasando a un segundo plano el uso de una marina de corsarios a apoyarse en una marina cada vez más profesional y muy heterogénea⁹⁰ y que ya no se encontraba en tanta desventaja con las fuerzas navales realistas que aún se encontraban en las costas americanas y los pocos efectivos que los distintos gobiernos absolutistas y liberales de la España peninsular enviaban para sofocar el conflicto.

⁸⁹ Un ejemplo de esto es la creación de la actual «Prefectura Naval de Argentina» (1810) que las propias instituciones argentinas admiten que se basan en la institución española conocida como «Capitanía de Puerto».

⁹⁰ La Marina de las Provincias Unidas del Río de La Plata se componía de múltiples oficiales y marineros de distinta procedencia (nacionalidad), raza (negros, mulatos, etc.). Un ejemplo es que las regulaciones corsarias de 1817 estuvieran escritas tanto en inglés como en español.

A pesar de esto, el corsarismo seguía vigente como herramienta contra el comercio español y las líneas de suministros marítimas entre la península y La Habana, en la mayoría de los casos. Un ejemplo de un método utilizado por los corsarios rioplatenses que no es muy conocido nos es revelado por el general español Gaspar Vigodet con una misiva enviada el 1 de octubre de 1815 al Almirantazgo para que se alertara de un gran peligro a los distintos Departamentos de Marina. Ese peligro que se localizaba en ese momento en la bahía de Todos los Santos (Brasil), era la existencia de una corbeta armada con 24 cañones y un bergantín de 18 a 20 cañones pertenecientes al gobierno de Buenos Aires y que poseían patentes de corso de tres principales potencias: España, Gran Bretaña y los Estados Unidos de América; este método se utilizaba para eludir cualquier tipo de represalia o sanción por parte de las autoridades de estos gobiernos⁹¹.

Aunque este método estaba totalmente penado por las autoridades rioplatenses, quienes lo estipulan en el «Reglamento provisional para el corso» ya mencionado con anterioridad:

Las embarcaciones que se encontraren navegando [...] con otra bandera que la del Príncipes o Estados de quien fuere su patente, y las que tuvieran de diferentes Príncipes o Estados, declarándose unas y otras de buena presa, y en caso de estar armadas en guerra, sus cabos y oficiales serán tenidos por piratas⁹².

No siendo lícito en este Estado armar en guerra embarcación alguna sin mi licencia, ni admitir a este fin patente o comisión de otro Príncipe o República, aunque esté en alianza, cualquiera que se encontrarse corriendo el mar con semejantes despachos o sin alguno, serán de buena presa, y su capitán o patrón castigado como pirata⁹³.

En cuanto al corsarismo español durante este conflicto, a medida que se iba observando como las repúblicas hispanoamericanas iban logrando grandes avances y como se apreciaba una participación indirecta de algunas potencias extranjeras como Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia, las autorizaciones para otorgar patentes de corso por S.M. Fernando VII iban disminuyendo. Aunque esto chocaba con el compromiso por la lucha y la financiación de grandes flotas corsarias de miembros de la alta sociedad española. Un ejemplo de esto

91 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano». (1815). *Carta sobre la existencia de corsarios de Buenos Aires en la bahía de Todos los Santos*. [Documento manuscrito legajo 5.237].

92 (1817) «Reglamento Provisional para el Corso». Art. XIV.

93 (1817) «Reglamento Provisional para el Corso». Art. XVI.

es la correspondencia del Marqués de Croix hacia S.M. Fernando VII en enero de 1827. En ella se plasma su deseo de aportar con su proyectos ventajas «en las circunstancias en que se encuentra la metrópoli con respecto a sus colonias de Ultramar», además nos comenta las causas que él piensa por la que los Gobiernos que tacha como revolucionarios se han alzado contra la Corona:

El efecto de la revolución de aquellos payses cuya insurrección ha sido fomentada por los Gobiernos que han deseado establecer su comercio con los rebeldes y a cuyo efecto les han prodigado dinero y socorros con que han trabajado incesantemente para conseguir su emancipación. El reconocimiento de parte de los Gobiernos de los Estados Unidos y de los Inglaterra, de aquellas llamadas Repúblicas y los tratados mercantiles que han concluido con ellas ha dado algún impulso a su comercio [...] ⁹⁴.

El marqués enfatiza la importancia del comercio y afirma que este sería la única herramienta de los insurgentes para obtener recursos que les permitieran continuar sus ataques contra los territorios españoles y afianzar la deseada independencia de estos nuevos gobiernos. Su objetivo era armar 50 buques por medio de patentes de corso con el fin de atacar el comercio de las repúblicas hispanoamericanas, aunque no podría afrontar con todos los gastos de armar los buques, por lo que solicitaba un privilegio para financiar la flota corsaria mientras aún hubiera un conflicto con estos gobiernos revolucionarios. Esta solicitud fue rechazada por el Consejo de Ministros por miedo a que el ataque a embarcaciones británicas y estadounidenses pudiera provocar un conflicto internacional que España no podía permitirse tener ⁹⁵.

Esta documentación demuestra cómo, tras la invasión napoleónica de la península y los levantamientos emancipadores en las provincias americanas, España adoptó una postura cautelosa en lo referente a la autorización de patentes de corso. Esta actitud puede ser comprendida a la luz del contexto geopolítico y diplomático internacional que surgió después del Congreso de Viena (1814-1815), en el cual, además del resurgimiento del absolutismo y los principios del Antiguo Régimen, se evidenció cómo España perdió su relevancia en el ámbito internacional, siendo opacada por Gran Bretaña en Europa y por Estados Unidos en América.

94 Archivo General de Indias (Diciembre 1826). *Patente de corso*. [Documento manuscrito]. Ministerio de Cultura. Sevilla, España, pp. 1-2.

95 Archivo General de Indias (Diciembre 1826). *Patente de corso*. [Documento manuscrito]. Ministerio de Cultura. Sevilla, España, pp. 9-11: Comunicado de Antonio Fernández Urrutia, Secretario de Estado, rechazando la propuesta del marqués de Croix, fechada el 22 de enero de 1827.

La utilización de corsarios representaba una amenaza clara para las relaciones anglo-españolas, dado que el gobierno británico estaba motivado por el interés de mantener abiertas las rutas comerciales hacia América, tanto con las provincias españolas como con las nuevas repúblicas que veían a los británicos de manera más favorable debido a su defensa del libre comercio marítimo. Por ello, cualquier agresión por parte de corsarios españoles a buques ingleses podría derivar en un conflicto internacional, lo que normalmente resultaba en que los británicos reclamaran compensaciones a un debilitado gobierno español.

Lo mismo podría decirse respecto a Estados Unidos, que aunque en aquel momento era solo una potencia regional, ya exhibía un creciente interés en su expansión hacia el oeste tras la compra de Luisiana (1803) a Napoleón, quien, a su vez, la había recibido de España tras la firma del Tratado de San Ildefonso (1800). Las capturas de barcos estadounidenses bajo sospecha de contrabando o de apoyar a los insurgentes producían tensiones diplomáticas entre ambas naciones, las cuales podrían escalar a demandas del Gobierno estadounidense por compensaciones económicas que los españoles no podían afrontar debido a los gastos derivados de la guerra contra Francia en la península y los conflictos en las regiones americanas.

Por estas razones, la Corona española comenzó a restringir la concesión de patentes de corso, tal como se mencionó anteriormente⁹⁶. Por lo tanto, la mayoría de las solicitudes que se registran a partir de 1815, tras concluir la guerra contra Francia, serían rechazadas si el propósito de la actividad corsaria implicaba atacar embarcaciones que no pertenecieran a los independentistas hispanoamericanos. Esto se debía al temor de que tales acciones generaran conflictos diplomáticos que el debilitado Gobierno español no podía permitirse durante su lucha contra los revolucionarios hispanoamericanos y los subsiguientes enfrentamientos peninsulares entre liberales y absolutistas, lo que causó una división en las tropas realistas que combatían a los insurgentes.

En cuanto a la «guerra corsaria» entre Buenos Aires y Montevideo, las autoridades españolas del Apostadero tuvieron que elaborar un listado de leyes que toda embarcación al servicio de España que se encontrara en el Apostadero de Marina de Montevideo debía

96 «Fernando VII decidió que circulara un comunicado el 19 de noviembre de 1827 en el que prohibía la concesión de patentes sin permiso de una Real Orden» Fuente: Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1826) *Solicitud patente D^a María González* [documento manuscrito, nº 185, Alicante].

seguir⁹⁷. Estas leyes fueron elaboradas por el Comandante del Apostadero de Montevideo, Pedro Hurtado de Corcuera, con objetivo principal del apresamiento de toda embarcación, ya sea española, aliada o neutral, que se dirigiera a los puertos del enemigo o que llevaran material de guerra en ellas sin quedar reflejado en el listado de carga. En él destacamos permite a los corsarios el asalto a lanchas o botes que se encontrarán en el Río de La Plata y las diferentes islas que estaban rodeadas por el río Uruguay.

En cuanto a los artículos añadidos más tarde a estos iniciales, corroboran el procedimiento de los corsarios a seguir descrito con anterioridad siguiendo los artículos XLI hasta el XLV, es decir, se instaba a recoger toda la documentación de las embarcaciones apresadas y realizar un sumario con las declaraciones de la tripulación de esta. Todo esto con el objetivo que se menciona en el artículo 12 de «adquirir noticias de Gobierno de Buenos Ayres y el virreinato a través de los papeles que se hallen»⁹⁸ para que esta información pudiera hacerse llegar al Capitán General a través del sumario que se debería entregar al Comandante del Apostadero de Marina de Montevideo.

Junto a esta documentación se adjuntaba una orden expedida el 6 de marzo de 1812 por el general Vigodet, Capitán General de las Provincias de La Plata desde ese mismo año, siendo encargado de la defensa de Montevideo contra el Gobierno revolucionario de Buenos Aires. En esta orden se estipula lo siguiente:

Para evitar disputas, y reclamaciones sobre las presas, que se hagan tanto por los buques de guerra de S.M. como por los corsarios, que armen los particulares, he resuelto que, desde el día 15 del mes de la fecha se tengan por buena presa todos los buques españoles que salieren de Buenos-Ayres con patente del intruso gobierno, a cualquier parte que se dirigieren; así como todos los que se hallaren ya en los ríos de la Plata, Paraná, Uruguay, y demás, si condujeran efectos, o cualquier otro cargamento o sin él se dirigieren a Buenos-Ayres [...]⁹⁹.

97 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1812) *Leyes que deven regir para el bloqueo de todos los puertos y costas que están vajo el Gobierno subversivo de la capital [Buenos Aires], o de otro qualquier que no sea el legítimo*. [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

98 GARCÍA, J., ed. *op. cit.* art. XII.

99 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1814-1819) *Apresamiento balandra «Carmen» y «Ánimas»* [Documento manuscrito legajo 5.236, Montevideo].

Esta orden nos permite observar cómo al igual que realizó el Tribunal del Consulado de Comercio de Lima, en el caso de Montevideo, la máxima autoridad militar promulgó unas instrucciones para evitar el contrabando en las embarcaciones españolas o extranjeras que aportaran recursos al Gobierno enemigo y se auspiciaran en la nacionalidad de la embarcación.

Un ejemplo práctico que podemos relacionar con esas leyes promulgadas en Montevideo, es la resolución del tribunal sobre la captura de dos balandras, la «Carmen» y la «Ánimas», bajo el mando de Manuel de Olivera¹⁰⁰, en abril de 1814. En las copias de esta resolución llevadas a cabo en Montevideo, se reconoce que este suceso tuvo lugar en octubre del año anterior, aunque lo interesante de esta resolución es que se falla en favor de Manuel de Olivera. Esto se debe a que, como se aclara en la resolución nº 1, debido a que Olivera decidió de forma «premeditada» dirigirse a Montevideo, pudiendo haber ido a otros puertos que no estuvieran bajo control de las autoridades españolas. Este acto, provocó que las autoridades que investigaron este apresamiento ordenaran devolver toda la mercancía al patrón de las embarcaciones¹⁰¹.

Cabe recordar que en la documentación mencionada con anterioridad del capitán de fragata Ángel Laborde al Despacho de Marina¹⁰², este mencionaba la táctica de enfrentamiento que realizaban los corsarios, el ataque a embarcaciones españolas cuando estaban en inferioridad. Estos ataques al comercio español provocaron que el Alto Mando de la Armada Española decidiera que todas las embarcaciones que se dirigieran desde Cuba, Puerto Rico y demás provincias españolas en el Caribe con dirección a la península, fueran acompañadas por la marina de guerra española, formando grandes convoyes que estuvieran protegidos ante posibles ataques corsarios. Esta táctica española sería puesta a prueba durante el poco conocido enfrentamiento entre un convoy español y una pequeña flota corsaria de Buenos Aires cerca del Cabo de Santa María, Cádiz, el 24 de junio de 1818. Este combate naval lo tenemos descrito minuciosamente por el informe que escribirá el teniente de navío, Antonio Quintano de Silva y Mendoza¹⁰³.

100 Según se menciona en la documentación del A.H.A. JSE, Manuel de Olivera era el patrón de ambas embarcaciones apresadas y era originario de Portugal.

101 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1814-1819) *Apresamiento balandra «Carmen» y «Ánimas»* [Documento manuscrito legajo 5.236, Montevideo].

102 Archivo Histórico de la Armada «Álvaro de Bazán» (1821) *Expediciones a Indias* [Documento manuscrito legajo 69].

103 Antonio Quintano de Silva y Mendoza es poco conocido debido a que según se menciona en la documentación, ocupaba el cargo de teniente de navío durante los combates narrados.

El convoy español partía el 6 de mayo de 1818 desde La Habana con rumbo a Cádiz con un número de 52 embarcaciones mercantes, escoltados por la corbeta «Diamante», donde se encontraba el teniente Quintano, quien dirigía la formación del convoy, los bergantines «Ven-gador», «Alerta» y «Realista». En el informe se narra el avistamiento de la flota enemiga:

Al amanecer del 24 del actual [junio], hallándome al N.S104. con el cabo de Santa María, distancia de a tierra 8 leguas, avisto por la proa dos goletas de Gaviás. Comisioné a los bergantines Realista y Hércules, este del comercio, para su reconocimiento y a poco rato observé una corbeta que se las unía [...]. En este momento pusieron los descubridores la señal de enemigo y les ví bandera larga, centro blanco con franjas azules y gallardo igual¹⁰⁵.



Bandera de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Fuente: Archivo General de Indias. MP-Banderas, 27. (1817)

Diseño de la Bandera de los rebeldes de Buenos Aires y Montevideo.

Finalmente, en el informe se describen todas las maniobras que el comandante español ordena a la flota, en la que debemos enfatizar cómo ordena al convoy mercante dirigirse al norte mientras que los buques de guerra españoles avanzaban para interceptar a los corsarios

104 Abreviatura de «Norte Sur» que solía utilizarse para decir que se estaba en una línea norte-sur con la referencia descrita. En este caso, se encontraba en una línea imaginaria de norte a sur que pasaba por el cabo de Santa María.

105 Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1818). *Comandantes de buques sueltos. Caja 59, Documento 047*. [Documento manuscrito, legajo 59047].

quienes poseían mayor maniobrabilidad, provocando graves daños a estas embarcaciones que tuvieron que poner rumbo al sur para con el viento a favor dejar atrás a los buques de guerra españoles. Según el informe del teniente Quintano, este entendió que los corsarios insurgentes se batían en retirada, aunque el objetivo de esa falsa retirada pudiera ser la de alejar a los perseguidores españoles para poder hostigar a los desprotegidos buques mercantes. El teniente afirma que debido a que se estaban alejando del convoy mercante, ordenó a todos los buques de guerra españoles que regresaran a la formación con el convoy, provocando que los corsarios decidieran al amanecer del 25 de junio, poner rumbo S.O. y retirarse del combate.

En cuanto a las bajas españolas, son escasas ya que la táctica que los corsarios estaban realizando era la de disparar a los mástiles españoles y desarbolar las embarcaciones para poder hostigar al convoy mercante u obligar a los españoles a rendirse si no deseaban quedar a la deriva.

Cuando España se ve despojada de gran parte de su imperio en América¹⁰⁶ y se encuentra sometida a la influencia de británicos y franceses, estos, a mediados del siglo XIX, comienzan a financiar expediciones llevadas a cabo por las conocidas Sociedades Científicas. El objetivo de estas expediciones era el descubrimiento de nuevos territorios ricos en materias primas para su colonización. Es por ello, que ambas naciones prohibirían el corsarismo mediante la firma del Tratado Internacional de París en 1856, ya que buscaban proteger sus rutas comerciales hacia las colonias de posibles amenazas ocasionadas por corsarios, debido a que como se ha ido demostrando en este estudio, era una herramienta clave para la desestabilización del comercio, además de su gran daño político al gobierno de las embarcaciones afectadas.

6. CONCLUSIONES

A lo largo del presente trabajo se ha evidenciado cómo el fenómeno del corsarismo, lejos de ser una práctica marginal y desorganizada, se articuló de forma estructurada tanto en el ámbito español como el insurgente, desempeñando un papel esencial durante las guerras de emancipación en el Atlántico Sur. La «Ordenanza del Corso» de 1801 constituye el pilar normativo sobre el cual se sustentó la actividad corsaria de la monarquía hispánica a

106 Aunque la pérdida española sucede en la década de los años 30 del s. XIX, no será a partir de la década de los años 40 cuando comience a reconocer oficialmente la independencia de estas repúblicas hispanoamericanas. Aunque su presencia en América continuará con su dominio en la isla de Cuba y Puerto Rico hasta las pérdidas de estas en 1898 tras la derrota ante los Estados Unidos de América.

principios del siglo XIX, demostrando un control meticuloso por parte de las autoridades en lo relativo al proceso de solicitud de patentes, organización de la tripulación, reparto de botines y tratamiento de las embarcaciones apresadas. Además de esto, debemos señalar la importancia de que la Corona española comenzara a proporcionar pensiones de viudedad a las esposas de aquellos corsarios que fallecieron en combate, además de las atenciones médicas para los heridos, reconociéndolos bajo el Fuero de Marinería. Estas medidas dejan patente la moral cristiana de las autoridades españolas que no permitieron el abandono y desprotección de aquellos, a pesar de su nacionalidad, sirvieran como corsarios a la Corona.

En cuanto a la aprobación del corsarismo tanto de España como de los gobiernos insurgentes, podemos afirmar que recurrieron a este como respuesta ante la ausencia de una fuerza naval profesional consolidada. La Armada Española tras la pérdida de sus efectivos y la gran crisis económica que azotaba el reino tras los conflictos con las tropas napoleónicas, encontrando en el corso una vía para reforzar su defensa marítima y proteger el comercio marítimo. De igual manera, la Junta de Buenos Aires encontró en esta práctica una herramienta fundamental para hostigar el comercio español y garantizar el abastecimiento de recursos estratégicos, a través de una marina auxiliar que posteriormente evolucionaría hacia una Armada profesional.

Desde el punto de vista geográfico, el presente estudio ha podido demostrar, a partir de la documentación custodiada en los archivos históricos de la Armada, la amplia proyección del corsarismo insurgente rioplatense. La presencia de corsarios de Buenos Aires en el Pacífico –con episodios documentados en las costas de México y del Perú–, así como su intervención en el combate del Cabo de Santa María, cerca de la costa gaditana, revela que esta actividad no se limitó al Río de La Plata, sino que alcanzó una dimensión transoceánica de gran impacto para España.

Finalmente, observamos que el corsarismo insurgente aplicó tácticas de movilidad, emboscada y apropiación de embarcaciones españolas con notable eficacia. Ante ello, la respuesta de las autoridades españolas se materializó en el armamento de buques mercantes y en el financiamiento de expediciones defensivas desde instituciones locales como el Consulado de Lima o el Apostadero de Montevideo, reflejo de la descentralización forzosa para la defensa marítima del imperio español en América.

El corsarismo en las Guerras de Emancipación hispanoamericanas no fue un fenómeno accidental ni puramente económico. Fue una expresión política, jurídica y militar que reflejó la adaptación de ambos bandos a la realidad marítima del momento, y que condicionó el devenir de la guerra naval en el Atlántico Sur.

ANEXO DE IMÁGENES



Fig. 1 - Reverso medalla

Vista de estribor de dos buques de guerra (izquierda), un marinero con un sombrero en la mano derecha levantada y rifle en la izquierda. Sol naciente en el fondo.



Fig. 2 - Anverso medalla

Vista de proa a estribor de un acorazado (izquierda), un marinero con el brazo derecho levantado y rifle en la izquierda. Sol («Sol de Mayo» símbolo nacional de Argentina) en el fondo.

Rossi, Constante. (1910). *Medal commemorating the centenary of the Argentine Navy*.

En: National Maritime Museum, Greenwich (London). MEC2297 [referencia].



Fig. 3 - Anverso medalla

Busto del almirante William Brown en uniforme.



Fig. 4 - Reverso medalla

Inscripción que dice:
«Consagrado al mar y a la gloria trazó el rumbo de sus naves victoriosas a la opaca luz de la región polar o bajo los círculos ardientes de la esfera».

(1857) *Medal commemorating Admiral William Brown (1777-1857)*.

En: National Maritime Museum, Greenwich (London). MEC2509 [referencia].



Fig. 5 - Anverso medalla

Busto del almirante William Brown
en un medallón.

Escena de la batalla naval del Buceo junto
a la fecha del «17 de mayo de 1814».

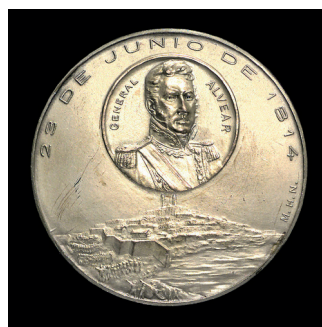
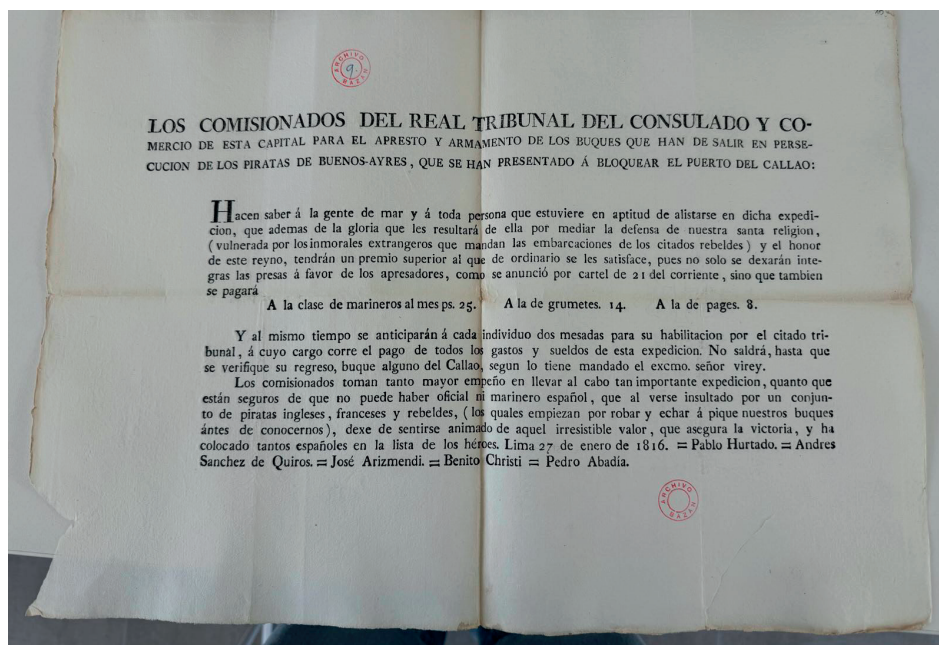


Fig. 6 - Reverso medalla

Busto del general Carlos M^a
de Alvear en un medallón.

Vista desde el mar de la ciudad de
Montevideo con columnas de tropas
a las afueras de la muralla, junto a la
fecha de la toma frente a los españoles
«23 de junio de 1814».

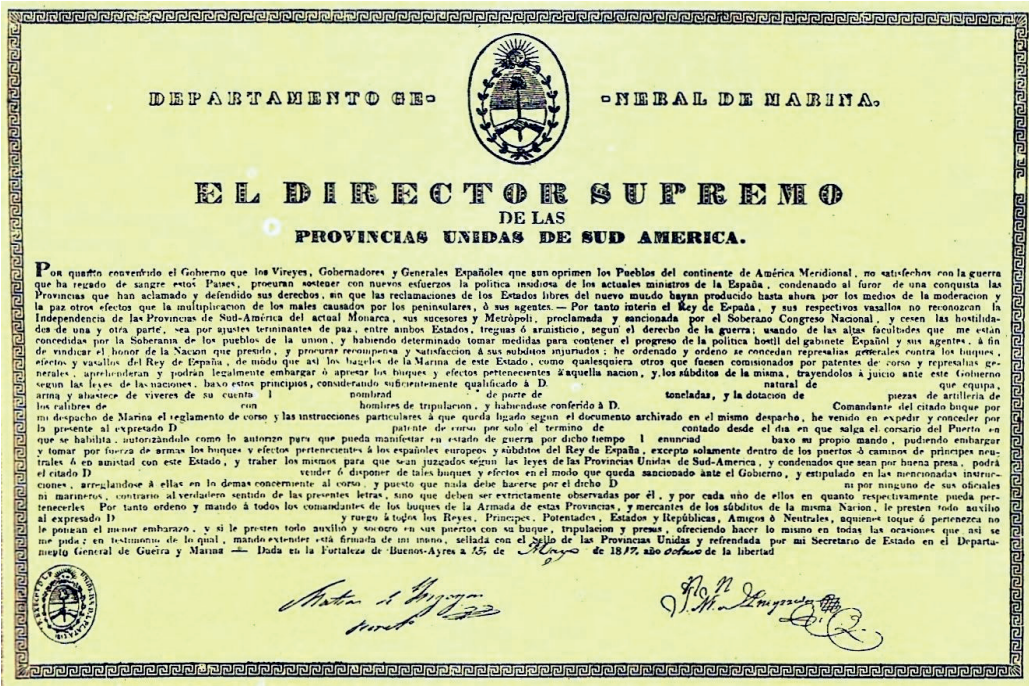
Rossi, Constante (1914) *Medal commemorating the centenary of the capture of Montevideo*
En: National Maritime Museum, Greenwich (London). MEC2629 [referencia].



CONSULADO DE LIMA. *Armamento de varios buques por el consulado de Lima
para perseguir corsarios de Buenos Aires.* [Documento manuscrito] 1816.

En: Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano».

Este documento plasma la orden tomada por el Tribunal del Consulado y Comercio de Lima, en la que financia una expedición que arme buques mercantes y reclute «gentes de mar» para la lucha contra los «piratas de Buenos Aires». Se acompaña del pago estipulado que cada tripulante según su puesto recibirá.



Simil de patente de corso de 1817. Instituto Nacional Browniano.
Disponibile en: <https://browniano.cultura.gob.ar/noticia/nota/>

Tabla fuerzas de la Armada Española según Antonio de la Vega

	1800	1808	1811	1816	1820	1828	1834	1847
Navíos	64	42	26	22	17	5	3	3
Fragatas	42	30	21	18	21	6	5	6
Menores	97							31
Vapores							2 (Fletes)	17

Fuente: De la Vega Blasco, A. (1989). De la vela al vapor. En: *La España Marítima del siglo XIX*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, p. 65.

En la tabla se representa el número de efectivos navales que la Armada Española contaba en cada año que se observa, siendo de especial importancia para entender el aumento del corsarismo español durante el conflicto con los gobiernos revolucionarios de hispanoamérica (1809-1829).

BIBLIOGRAFÍA

Albi de la Cuesta, J. (2019). *Banderas olvidadas: El ejército español en las guerras de emancipación*. Madrid: Desperta Ferro Ediciones.

Alfonso X. (2021). *Las Siete Partidas* (Ed. facsímil de la edición de 1807). Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.

Anca Alamillo, A. (2016). «El contencioso diplomático entre España y Rusia por el pago de la escuadra adquirida en 1817». *Revista de Historia Naval*, (n.º 134), 93-110.

Arias Bonet, J. A. (1966). «Derecho marítimo en Las Partidas». *Revista de Derecho Mercantil*, (99), 91-108.

Artigas, J. (1995). «Patente de corso de la República Oriental de Uruguay». *Revista de Historia Naval*, 13(49), 133-134.

Baudot Monroy, M., Díaz-Ordóñez, M., & Valdez-Bubnov, I. (2019). «Política imperial y administración de industrias estratégicas: la Armada española en el largo siglo XVIII». *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, (32), 13-18.

Branding, D. (2017). *Orbe indiano: De la monarquía católica a la república criolla (1492-1867)*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Capmany, A. (1785). *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón aprobadas por el rey D. Pedro IV*. Madrid: Imprenta Real.

Capmany, A. (1965). *Libro del Consulado del mar* (trad. y ed.). Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona.

Corrales Elizondo, A. (2001). *Las Ordenanzas de la Armada*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, (38), 85.

Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Brown. (1957). *Memorias del Almirante Brown*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.

Cruz Barney, O. (1995). «Nota sobre el corso y la patente de corso: concepto y naturaleza jurídica». *Revista Chilena de Derecho Privado*.

De Azcárraga y de Bustamante, J. L. (1950). *El corso marítimo: Concepto, justificación e historia*. Madrid: Instituto Francisco de Vitoria; Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Ministerio de Defensa.

De Castro Monsalve, C. (2000). «El Estado español en el siglo XVIII: su configuración durante los primeros años del reinado de Felipe V». *Historia y Política*, (4), 137-170.

De la Vega Blasco, A. (1989). «De la vela al vapor». En *La España marítima del siglo XIX* (pp. 61-80). Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.

Diz Monje, J. C. (2024). «La goleta San Bruno y la Armada Española en el Caribe a finales del siglo XVIII». *Revista de Historia Naval*, (163), 35-74.

Donoso Anes, R. (2009). *Los navíos anuales de permiso del Asiento de esclavos con Inglaterra hasta la feria de Portobelo de 1731*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Espinosa Aguirre, J. (2014). «Los comandantes realistas y la guerra de Independencia». *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, (48), 206-211.

Fernández Duro, C. (s.f.). «Renacimiento de la Marina 1712-1716». En *Historia de la Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* (Vol. 6, pp. 109-119). Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.

Ferrer i Mallol, M. T. (1999). «El Consolat de Mar i els consolats d'ultramar». En *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana* (pp. 53-80). Barcelona: CSIC.

García Hurtado, M. R. (2012). *La Armada española en el siglo XVIII: Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex Ediciones.

García Rivas, M. (2015). «Las Ordenanzas y Tratados navales de la Corona de Aragón». En *La Marina de la Corona de Aragón* (pp. 67-86). Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.

Girón y de las Casas, P. A. (1978). *Recuerdos (1778-1837)*. Pamplona: Institución Príncipe de Viana.

Gracia Rivas, M. (s.f.). *Las Ordenanzas y Tratados Navales de la Corona de Aragón*. Madrid: Armada Española – Ministerio de Defensa.

Guerra, F. X. (2009). *Modernidad e Independencias*. Madrid: Encuentro.

Hormigo, M. B. (s.f.). «La Corona de Aragón y Granada durante la guerra de los dos Pedros (1356-1366): El corso». En *Relaciones exteriores del Reino de Granada* (pp. 307-321).

Jaeger, G. A. (1992). *Pirates, flibustiers et corsaires: Histoire et légendes d'une société d'exception*. Avignon: Aubanel.

Lucena Salmoral, M. (2017). *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi.

Lynch, J. (1983). *Las revoluciones hispanoamericanas 1808-1826* (3ª ed.). Barcelona: Ariel.

Martínez Shaw, C. (2023). «Cádiz y el comercio ultramarino (ss. XVI–XVIII)». *Awraq*, (21), 147-160.

Martínez Shaw, C., & Mola, M. A. (2017). «Reformismo borbónico y gobierno portuario». En M. I. Carzolio (Ed.), *Estudios en Historia Moderna desde una visión Atlántica* (pp. 409-435). La Plata: Universidad Nacional de La Plata.

Masaveu, J. (1963). *La piratería y el corso: Un estudio de orientación penal*. México D.F.: Criminalia.

Pérez-Mallaína, P. E. (2009). «El impacto en América de la Guerra de Independencia española». *Revista General de Marina*, 257.

Precioso Izquierdo, F. J. (2015). «Auge, caída y continuidad de una élite de gobierno». *Cuadernos Dieciochistas*, (16), 189-214.

Ramón Nocetti, O. (2022). *Revolución e independencia del Río de la Plata: Una revisión historiográfica desde las fuentes primarias* (Tesis doctoral). Universidad de Huelva.

Ramos, D. (1964). «Formación de las ideas políticas que operan en el movimiento de Mayo de Buenos Aires en 1810». *Revista de Estudios Políticos*.

Rojas, J. (2007). «El mercantilismo: Teoría, política e historia». *Economía*, 30(59-60), 75-96.

Saavedra Inaraja, M. (2010). «La emancipación de la América española». En J. Paredes (Ed.), *Historia contemporánea de España*. Barcelona: Ariel.

Sierra Horcajadas, J. (2023). «Jorge Juan y Santacilia: un antes y un después en la formación naval española». *Estudios CEU Elcano*, (6), 12-21.

Solórzano Telechea, J. A. (2023). *Piratas, corsarios y malhechores: La violencia y la delincuencia marítimas en la Europa atlántica* (Tesis doctoral). Universidad de Cantabria.

Torrez Sánchez, R. (2021). *Historia de un triunfo: La Armada española en el siglo XVIII* (3.ª ed.). Madrid: Desperta Ferro Ediciones.

Viscardo y Guzmán, J. P. (2012). *Carta dirigida a los españoles americanos*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Williams, J. (1837). *The naval history of Great Britain* (Vols. 1-3). London: Internet Archive.

Recursos archivísticos

Archivo Histórico de la Armada «Álvaro de Bazán» (1821) *Expediciones a Indias* [Documento manuscrito legajo 69]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1812) *Leyes que deven regir para el bloqueo de todos los puertos y costas que están vajo el Gobierno subversivo de la capital [Buenos Aires], o de otro qualquier que no sea el legítimo*. [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1812) *Orden 6 de marzo de 1812 del general Gaspar Vigodet*. [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1813) *Copia de un expediente de la resolución del Capitán General de Montevideo* [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1813) *Apresamiento buque «Wilhelmina» en el río Uruguay* [Documento manuscrito legajo 5.235, Montevideo]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1814-1819) *Apresamiento balandra «Carmen» y «Ánimas»* [Documento manuscrito legajo 5.236, Montevideo]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano». (1815). *Carta sobre la existencia de corsarios de Buenos Aires en la bahía de Todos los Santos*. [Documento manuscrito legajo 5.237]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816) *Armamento de varios buques por el consulado de Lima para perseguir corsarios de Buenos Aires*. [Documento manuscrito] Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816) *Comentarios del Comandante del Callao, Antonio Vácaro, a la Real Orden de 10 de junio de 1816* [Documento manuscrito] Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1816-1817) *Examen e informe de una carta del virrey de Nueva España sobre defender el puerto de San Blas de los corsarios insurgentes* [Documento manuscrito] Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1818). *Comandantes de buques sueltos. Caja 59, Documento 047*. [Documento manuscrito, legajo 59047]. Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1826) *Solicitud patente de corso al alférez Bartolomé Azpurúa* [documento manuscrito, nº 182, Cádiz] Ministerio de Defensa. Madrid, España

Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián Elcano» (1826) *Solicitud patente D^a María González*. [Documento manuscrito, nº 185, Alicante] Ministerio de Defensa. Madrid, España.

Archivo General de Indias (Diciembre 1826). *Patente de corso*. [Documento manuscrito]. Ministerio de Cultura. Sevilla, España.

(27 mayo 1810). *La Junta Provisional Gubernativa de la Capital de Buenos Aires. Circular*. En: Wikisource [consulta: junio de 2025]. Disponible en: https://es.wikisource.org/wiki/Circular_a_las_provincias_del_interior_del_27_de_mayo_de_1810

(1810) Acta del día 22 de mayo. En: *Registro Oficial de la República Argentina, I tomo. 4-15*.

De Pueyrredon, J.M. & Terrada, J.F.. (1816) *Decreto para el Corso*. [Documento manuscrito]. Internet Archive. [consulta: septiembre 2025] Disponible en: <https://archive.org/details/decretoparaelcor00prov/page/n9/mode/2up>

De Pueyrredon, J.M. & Irigoyen, M. (1817) *Reglamento Provisional para el Corso*. Wikisource [consulta: septiembre de 2025]. Disponible en: https://es.wikisource.org/wiki/Reglamento_Provisional_para_el_Corso

BREVE CV DEL AUTOR

VÍCTOR MARTÍNEZ MORENO:

Graduado en Historia por la Universidad CEU San Pablo, con experiencia en investigación, análisis y redacción de documentación histórica. Realizó sus prácticas en el Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián El Cano», donde pudo compaginarlo con sus investigaciones sobre el corsarismo del siglo XIX, permitiéndole participar en el IV Seminario Internacional de Historia Naval organizado por el Instituto CEU de Estudios Históricos y la Cátedra Internacional CEU Elcano.

CÁTEDRA INTERNACIONAL CEU ELCANO PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Promotores



Colaborador



ISBN: 979-13-87860-27-1