

LOS CORSARIOS INSURGENTES EN LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA (1808-1824)

Margarita Guerra Martinière

1. Antecedentes

La presencia de corsarios en la ruta entre el Atlántico y el Pacífico, o entre España y América, se remonta al siglo XVI, cuando se establece el monopolio comercial y surge la competencia por el control de los mares en el camino hacia el Nuevo Mundo. Esta situación se intensifica en el siglo XVII y dura hasta finales del siglo XVIII, siendo propiciada, principalmente, por Inglaterra, aunque los otros países colonialistas, como Francia, Holanda y Portugal, tampoco son ajenos a esta actividad. La misma España responde a estas agresiones armando sus propios buques en corso para contrarrestar los efectos de tal ofensiva.

En el siglo XIX, cuando se produce la invasión francesa a España que es favorable en América a la formación de Juntas de gobierno¹ y al avance del movimiento revolucionario, surge otro tipo de corsarios, que se consolida hacia 1814, son los llamados "insurgentes"² que se presentan, inicialmente al servicio de Buenos Aires.

Así, en la lucha por la independencia americana el capítulo referente a los corsarios llega a constituir un tema apasionante, pero poco estudiado entre nosotros, porque si bien son nombrados por diversos escritores, como Paz Soldán en su *Historia del Perú Independiente*; Vargas Ugarte en su *Historia*

1 Las juntas de gobierno fueron los cuerpos de administración local, elegidos por los cabildos, que se dieron en España como consecuencia de la invasión francesa a la península y la prisión del rey Fernando VII en Fontainebleau, al declararse la ausencia de un gobierno legítimo y tratar los pueblos de mantener la soberanía popular española. En América, entre 1809 y 1810 se forman, del mismo modo, estos gobiernos en representación del pueblo, pero las autoridades coloniales, especialmente la Audiencia y los jefes militares consideran peligrosa y rebelde dicha acción y las combaten, logrando reducir dos juntas en México, una en Santiago, otras en Caracas, en Quito, en Chuquisaca y en Santa Fe, quedando en pie la de Buenos Aires de 1810, que es la que mantiene latente el movimiento revolucionario en América.

2 "Insurgente" es el nombre que dan los españoles a los revolucionarios americanos en la época de la independencia.

general del Perú; en la *Historia Marítima del Perú. Epoca de la Emancipación* (José Agustín de la Puente Candamo); en la *Colección documental del sesquicentenario*; en las *memorias de Miller*, en relatos de viajeros, etc., se hace mucho hincapié en lo referente a los años 1818 al 1820 en el Perú, desde las vísperas de la llegada de San Martín, que serían los casos de Brown y del mismo Cochrane puesto que no conformaban todavía una verdadera escuadra oficial, pero no se les estudia en toda su dimensión al no plantearse a fondo las interrogantes sobre sus orígenes, objetivos, áreas que cubren, personalidad de los corsarios, logros, etc.

Al intentar una aproximación al tema partimos de la idea de que su desarrollo en el bando patriota obedece al hecho de no haberse constituido todavía como Estados autónomos ni haber obtenido el reconocimiento en el orden internacional; los pueblos americanos que luchan contra España no pueden, por lo tanto, enarbolar la bandera de una marina oficial de guerra, para la cual además precisarían una capacidad económica y una preparación marinera que les permitiese la adquisición —por compra o captura— de las naves necesarias y los revolucionarios no reúnen tales requisitos. A esto debemos agregar los objetivos que mueven a las potencias y a los comerciantes y marinos ingleses, norteamericanos, portugueses, franceses, etc., a colaborar en la formación del corso “insurgente” entre los que figuran en primer plano ayudar a la caída del imperio colonial de España en América, la búsqueda del comercio con estos territorios coloniales, tal como se desprende de la carta de Martín Thompson a Pueyrredón, fechada en Baltimore (14 de noviembre de 1816) donde le pide el envía de patente de corso para comerciantes de dicha ciudad y Filadelfia³. Luego vienen motivaciones particulares de capitanes y dueños de embarcaciones entre las que mencionamos el espíritu de aventura, el idealismo romántico de la época por la libertad y el afán de las riquezas que conseguían de los saqueos, capturas y rescates de buques, prisioneros y ciudades.

Los corsarios que se enrolan bajo el auspicio de Buenos Aires, de Chile y de la revolución americana en general, son de diferentes nacionalidades, pero fundamentalmente norteamericanos, ingleses y franceses, debido seguramente a la mayor experiencia que tienen en el arte de la navegación. Son muy pocos los casos de latinoamericanos embarcados en una aventura por mar, pues al carecer de naves propias, tampoco tienen experiencia marina.

Uno de los propugnadores del corso argentino es el presidente del nuevo Estado, Juan Martín de Pueyrredón, quien en un decreto del 18 de noviembre de 1816, y en 19 artículos, firma la autorización para el establecimiento de la actividad corsaria bajo la protección del gobierno de Buenos Aires que

3 *Colección documental de la independencia del Perú*. T. VII, La Marina 1780-1822. Vol. 1° Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, pp. 534-535.

concede a "... todo individuo que solicita armar algún buque contra la bandera española, previa la fianza"^{3a}. No se pone límites a los lugares por donde puede perseguir a la marina española, por lo cual vemos aparecer la bandera corsaria de Argentina no sólo en las costas americanas, sino en los mismos puertos españoles, debido a que acuden a este servicio, especialmente, marinos europeos.

Los beneficios que derivaron de la guerra del corso para Argentina fueron en todo orden, tanto político como militar y económico y quedó demostrada la excelente preparación conseguida por estos revolucionarios, muchos de los cuales traían una experiencia europea, de las guerras que allí se daban, y muchos de los demás habían empezado su entrenamiento en los ejércitos realistas.

En lo económico, como se puede ver en el cuadro adjunto, fueron tantas las presas conseguidas en las aguas del Pacífico y del Atlántico que "Las mercaderías producto de las capturas de presas, llenaron los mercados portueños, inclusive llegando a desequilibrar los precios internos"^{3b}.

Esto podemos considerar que fue una sólida base para cubrir las primeras necesidades argentinas y ayudaron a la estabilidad del gobierno de Pueyrredón. Parece ser que pudo proporcionar también a San Martín parte del auxilio monetario para la continuación de su labor libertadora.

En la Banda Oriental fue Artigas quien auspició el desarrollo del corso y por el lado del Pacífico también en Chile incentivaron a los corsarios. En el Perú tanto San Martín con el Reglamento provisorio sobre presas, como Riva-Agüero, con su decreto del 7 de mayo de 1823 buscaron los beneficios de esta actividad "para aumentar el poder peruano en el mar"^{3c}.

2. *Situación de la industria, el comercio y la marina españoles*

El comercio y la industria que son las actividades sobre las cuales recaen directamente las acciones corsarias, tuvo unos años de ilusoria prosperidad, cuando después de 30 años de libertad de comercio⁴ primero aparente, a partir de 1778, y luego real, en 1796, se dan disposiciones efectivas para

3a Ibid., p. 494-498.

3b Tanzi. En: Puente, J.A. de la, *Hist. Marítima del Perú*, t. V, Vol. 1, p. 602.

3c Ibid., p. 603.

4 En 1778 Carlos III da el Reglamento de Comercio Libre, el cual abre al intercambio hispanoamericano puertos del norte de España que favorecen el desarrollo de la industria catalana, pero por las guerras que España mantiene con Inglaterra hasta finales del siglo XVIII, la Corona, para 1797, tiene que dar un decreto ampliando la libertad de comercio a otros países y aceptar la llegada a América de gente, buques y mercaderías no españoles, con lo que los productos peninsulares sufren los efectos de tal competencia y muchos son definitivamente abandonados causando la crisis de la industria hispana. En 1798 se quiere cortar la libertad dada, pero el decreto prohibiendo la llegada de buques neutrales a América no surte ya efecto y los españoles tienen que afrontar, en definitiva, la competencia comercial del resto de Europa.

frenar el comercio extranjero (1808), los artesanos, industriales y negociantes españoles se esfuerzan por levantarse:

... El comercio se ingenió por recursos con que hacer expediciones a la América. Creyó seguros los mares, con el dolor después de verlos presa de miserables corsarios insurgentes, y frustrado el éxito de las que no lo fueron por la concurrencia de naves extranjeras a aquellos puertos con cargazonas de sus productos, conducidos desde los suyos y tomando en retorno los frutos coloniales, que antes las naciones sin América recibían de nosotros.

Formaban con su transporte gran alimento de nuestra navegación mercantil, sin el que se imposibilitaría su reposición, y de consiguiente la de la militar⁵.

El desarrollo de las marinas de guerra y mercante españolas, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, corre parejo con la situación del comercio con América y con el aumento o disminución de la actividad corsaria que, hasta esa época, había sido exclusivamente europea.

Ni la marina de guerra, ni la mercante son debidamente atendidas en esos años. La primera porque las guerras en Europa distraen todos los recursos económicos y porque la unión momentánea con Inglaterra hace confiar en el respaldo de la marina británica. La segunda porque roto el monopolio comercial y al estar América convulsionada por las revoluciones, son pocos los comerciantes que se arriesgan a mantener la misma actividad que en la época anterior. No se retiran totalmente del comercio, pero tampoco se animan a realizar grandes empresas, y ésta será una de las causas que para años posteriores permita el rápido asentamiento del comercio extranjero en los nuevos estados, especialmente el hispanoamericano. Un ejemplo lo tenemos en el comercio de los cueros que antes llegaban de la península del Río de la Plata y otro tanto sucede con el algodón^{5a}.

En diversas representaciones de los consulados españoles y americanos⁶ a la Corona española, se describe lo sucedido con el comercio y la marina españoles pidiendo inmediata atención, porque la mayor parte de los males que vive la península en los años de los cuales tratamos depende, según ellos, de la solución que se dé a estos problemas. Se considera que el estancamiento del comercio se ha derivado de la quiebra del monopolio y ha traído la decadencia de la marina de guerra que estaba, en mucho, financiada por los impuestos que pagaba el comercio por su protección. La disminución de la escuadra permite que los corsarios se sientan impunes para cometer cualquier

5 Cassó, A.B. *España con industria fuerte y rica*, p. 40-41.

5a *Ibid.*, p. 102.

6 Guerra Martinière, Margarita. *Representaciones a la Corona española y otros documentos sobre el estado del comercio colonial en 1817*. Boletín del Instituto Riva Agüero, Lima, 1975-1976. N° 10, p. 83-127.

atentado contra los puertos o las naves españoles, ya que ahora no viajan en convoyes y van aisladamente a América, sin querer ni siquiera asegurar sus cargas por lo elevado de los precios, de tal manera que toda o parte de la mercancía que se transporta a América viene sin ninguna garantía y lo mismo pasa con la que se remite a España, pues los comerciantes prefieren correr el riesgo de los eventuales ataques a pagar los seguros.

En opinión de un contemporáneo A.B. Gassó⁷ la decadencia de la marina española se debe a que:

... con condescendencia funestas para con el destructor de la dignidad de las naciones se redujo a la nulidad nuestro inmenso poder naval; y corsarios miserables de una provincia insurreccionada de América, sin otra marina ahora dos lustros, que la muy insignificante de pesquería mezquina en un río, nos arrebatan sobre Cádiz nuestras naves con ricas cargazones, y lo hacen no menos sobre Lima, hostilizándonos así en los dos extremos de nuestro dilatado imperio, como si se propusieran hacer para siempre imposible el restablecimiento de la unión que infelizmente se rompió.

La queja radica tanto en los efectos de la acción corsaria, como en la falta de previsión de la Corona para poner coto al avance de quienes, de acuerdo a lo que señala el autor, carecían de mérito como para medirse con la armada real, no obstante que para esos años hablar de la potencia marítima española era un mito. La amargura surge de la decepción de quienes ven mal garantizados sus intereses nacionales y particulares y presienten que van camino a la pérdida total del antiguo poderío marítimo. Se mezclan el orgullo nacional de sufrir los embates de la incipiente marina de los revolucionarios con las pérdidas económicas que derivan de la inseguridad de la ruta y de la retracción del comercio y de la infidelidad real al abandonar a la marina mercante a sus propias fuerzas.

Lo que más resiente en esta crítica es que los corsarios actuales sean casi más audaces que los de las luchas imperiales entre Gran Bretaña y España, pues se trataba entonces de poderes semejantes, en cambio ahora son luchas con sectores considerados muy inferiores.

Contra el comercio español en estos años conspiran elementos que vienen de antiguo algunos y otros más recientes, pero que unidos provocan el estancamiento de esta actividad, tanto para los comerciantes como para la Corona. Estos elementos son fundamentalmente: la actividad corsaria que cesa de ser exclusivamente europea, por lo menos en lo formal y pasa a ser de parte de los "insurgentes", para luego tener, la propia España que recurrir al mismo medio de hostigación, como en el caso del capitán Quintanilla.

7 Gassó, A.B. *Op. cit.*, p. 93-94.

También el contrabando mantiene su vigencia, pese a la libertad de comercio, pues tal libertad no supone exoneración de impuestos y España busca resarcirse a través de ellos de la forzada libertad. Esta actividad tiene el agravante de ser un importante vehículo para la circulación de libros prohibidos y desembarco de agitadores, cuya presencia no era deseada por los españoles en América.

El libre comercio⁸ es igualmente una medida que provoca la crisis de los comerciantes e industriales, tanto españoles como americanos, pues al abrirse los puertos americanos al comercio extranjero en general, aunque la disposición más generosa sólo dura alrededor de un año (1797-1798) una vez que se ha dejado libre el camino hacia América, ya no será posible detener el cruce del Atlántico a los buques mercantes de toda Europa y la competencia por el mercado americano se torna violenta e imparable.

3. *Los corsarios insurgentes*

En la segunda década del siglo XIX se conjugan en contra de España, y a favor de la revolución americana, una serie de circunstancias por las cuales la actividad mercantil colonial va llegando a su fin. Una de éstas, que nos interesa especialmente para el desarrollo de este trabajo, es la terminación de las luchas políticas entre España e Inglaterra ante la amenaza común de los planes napoleónicos de expansión. Dicho cambio político significa la suspensión de la actividad corsaria británica que había tenido en jaque a España, sobre todo, en el siglo XVIII. Estos corsarios entran, algunos, al servicio oficial, pero otros prefieren mantener su independencia y devienen en piratas, mientras un tercer grupo se ofrece a los directores del movimiento separatista americano para continuar su labor marinera en forma libre, pero siempre bajo un cierto amparo de una bandera.

Los comerciantes y las autoridades españoles tildan a estos aventureros indiferentemente de piratas y corsarios insurgentes, en razón de que no hay, en los primeros años, un Estado jurídicamente organizado y reconocido por las potencias que pueda avalar su aceptación como corsarios.

Al abarcar estos hombres rutas que comprenden el Atlántico y el Pacífico —y no sólo en las costas americanas sino las españolas e inclusive el norte de África— los comerciantes españoles temen que su osadía no se detenga allí y pongan en peligro hasta las costas mediterráneas, idea que expresa Carrera Pujols al decir:

8 El libre comercio auténtico, de 1797, lo establece España por la guerra con Inglaterra, quien le impide el paso a América y para mantener su propio comercio tiene que dar libertad general a fin de que buques no españoles sean los portadores de las mercaderías peninsulares.

Dígalo la afligida Cádiz, cuyo comercio y por consiguiente el del resto de la Península y, sobre todo el de Cataluña se ve cada día más amenazado, más obstruido y más difícil por la descarada persecución de los corsarios insurgentes, hasta el punto de ejercer sus impunes piraterías a la vista de los fuertes y castillos de la plaza⁹.

España vive años de inseguridad absoluta que revierten en el estancamiento de la industria y que la hacen temer que ni siquiera pueda sobrevivir su comercio dentro de la misma Europa pues no tiene cómo aprovisionarse de una armada adecuada que para los contemporáneos debe componerse de fragatas de 30 cañones, cuando menos, para poder proteger sus rutas. Se sabe también que hay necesidad de reforzar las defensas terrestres, pero son tiempos muy difíciles y la gran proveedora de oro y plata que es América está, justamente, luchando contra la metrópoli, de modo que asisten impotentes a una situación que se agrava día a día.

3 1. *Rutas corsarias y centro de operaciones*

A través de la correspondencia de comerciantes españoles se pueden precisar los puntos elegidos por los corsarios para sus ataques y las rutas marítimas que controlan. Así podemos observar que siguen el derrotero ya establecido por la marina de guerra y mercante de España y el que les marcan sus antecesores en la oposición al Imperio hispánico en el Océano Atlántico. Llegan a cubrir el eje La Habana-Cádiz, pero no se quedan allí, continúan al sur y entran a Montevideo para desplazarse hasta Cabo de Hornos e inclusive hacen a la colonia portuguesa del Brasil objeto de sus ataques. Despliegan gran actividad contra todo el dominio europeo en América.

Igualmente aparecen corsarios en las costas del Pacífico americano, como el caso de la escuadrilla del marino irlandés Guillermo Brown, quien presta servicios a San Martín desde 1816, y a quien acompañan el capitán inglés Chitty con "El Hércules", Miguel Brown con "La Trinidad" y 190 hombres, el marino francés Hipólito Bouchard con la goleta "Halcón" y el barco "Constitución" fletado por el chileno Julián Uribe y cuyo capitán era el inglés Russel¹⁰ aunque la tripulación era venida de Chile.

También con este carácter aparece la escuadra de Lord Cochrane en las costas del Perú, hasta que se regulariza la situación bajo la bandera de los nuevos Estados y surgen las marinas oficiales.

⁹ Carrera Pujols, Jaime. *La economía de Cataluña en el siglo XIX*, t. II, pp. 18-19.

¹⁰ Vargas Ugarte. S.J. Rubén. *Historia del Perú. Emancipación (1809-1825)* t. V, p. 149. Tanto Guillermo Brown como Hipólito Bouchard continúan al servicio de los patriotas hasta la independencia, y llegan a formar parte de la marina de guerra del Perú.

Para los corsarios del movimiento del sur las referencias concretas que tenemos están vinculadas con el estudio de la labor de San Martín a partir de la independencia de Buenos Aires hasta setiembre de 1820, fecha de su llegada al Perú. Pero también las obtenemos de la información existente de las acciones desarrolladas en la misma Europa por los corsarios al servicio del libertador argentino. De estos datos, recogidos en cuadro anexo, se advierte que entre 1816 y 1822 los aventureros que estuvieron al servicio de Buenos Aires primero y más tarde de Chile e incluso de la Banda Oriental (Uruguay), o más precisamente de Artigas, consiguen el mayor número de sus presas en las costas de la propia España y de Portugal, especialmente en los alrededores de Cádiz y la región de los cabos de Santa María y San Vicente, llegando inclusive a las costas de África, para subir luego por el Atlántico hasta la Coruña. Por el sur se aventuran por el mar Mediterráneo con lo que se cumplen los presagios de los comerciantes y la misma Barcelona resulta afectada. Estos corsarios incursionan menos en la zona centroamericana, aunque no dejan de llegar en algunas ocasiones a Cartagena, Cumaná, La Guayra, Cuba y Providencia¹¹. Los puertos del Pacífico sur americano son objeto de constantes ataques corsarios, especialmente Valparaíso, Callao y Guayaquil, aunque los puertos menores no siempre quedan exentos de tales incursiones.

Las informaciones obtenidas no hemos podido completarlas, pero para 1821 se señala en forma precisa la existencia de, por lo menos, tres divisiones corsarias que operaban en la zona del Caribe:

... la primera al mando de Ursi, situada entre Santo Domingo y Cuba; la segunda sobre Santa Marta y Cartagena de Indias a las órdenes de Brussi (¿?); y la tercera y última en las Antillas menores a la de Foli (¿?)¹².

Estas tres compañías suponen el control del ingreso a América por el mar de las Antillas, pues tienen vigilados los puntos vitales por los que podrían llegar refuerzos españoles para combatir la revolución americana y por donde podrían salir las remesas de oro y plata para la Corona. Responden a la custodia de centros donde el poder de España es mayor, como es el caso de Cuba y Santo Domingo, posiblemente para evitar toda interferencia en el avance de la revolución bolivariana; al refuerzo en puntos donde hay otros dominios europeos, que sería el caso de las Antillas Menores, de los cuales quizás pudiera surgir algún apoyo a España, pero donde se encontraban también los principales centros de los "perros de mar"; y, finalmente, en el caso de la vía Cartagena de Indias-Santa Marta, la presencia de corsarios para esos

11 Legajo 348, 353, 354, 355 y 357. Sección Juzgado de Arribadas. AGI.

12 Legajo 355. Sección Juzgado de Arribadas. AGI.

años tendría la finalidad de afianzar la independencia y evitar la llegada desde España de fuerzas realistas.

Como la justificación de la existencia de estos aventureros es el apoyo a la independencia de los nuevos Estados americanos, conforme avanza el proceso la presencia de los corsarios insurgentes en nuestros mares deja de tener razón de ser y aparecen en vez de ellos los corsarios realistas.

No obstante haber podido reconstruir las rutas utilizadas por los representantes corsarios de las dos corrientes libertadores, en la documentación revisada no se han dado mayores referencias a los colombianos, cuya existencia aparece clara por las rutas mencionadas y por algunas referencias en la *Gaceta del Gobierno*, periódico oficial del gobierno bolivariano en el Perú.

3.2. *Los corsarios insurgentes*

Son pocos los nombres de los capitanes corsarios que hemos podido recoger, entre los cuales figuran ingleses, portugueses, italianos, norteamericanos, franceses y algunos latinoamericanos, aunque parecen ser los menos.

Entre los nombres que mejor hemos podido precisar figuran:

José Almeida, portugués, capitán de la goleta "El Congreso de Buenos Aires". Parece ser uno de los más activos entre los años 1816 y 1817, siendo su centro de operaciones el Atlántico, pues en la zona de los cabos portugueses hasta Cádiz realiza, por lo menos, cinco ataques exitosos y es fácil suponer que no hayan sido los únicos. Las referencias a la forma en que operaba no las detallan y sólo aparece el nombre del buque asaltado junto con la denominación de "corsarios insurgentes". Por el nombre que da a su barco se comprende que debe haber estado al servicio de San Martín. La tripulación que lleva es angloamericana ^{12a}.

Miguel Ferrades ¹³, italiano de Ragusa, capitán de la goleta "Independencia", cuya actuación destaca en el año 1816. Es posible que haya actuado en ausencia del anterior, pues no coinciden en las fechas de sus correrías, pese a que el campo en el que operan es prácticamente el mismo: los cabos portugueses y la cercanía de Cádiz, aunque Ferrades llega hasta las costas africanas. En tres meses hizo cuatro presas.

Chasse ¹⁴, capitán del bergantín "Potosí". Al igual que la tripulación son angloamericanos. Hay una sola mención de su presencia en 1816, pero hace una captura importante de la fragata "Ciencia", procedente de Veracruz y La Habana, en la zona de Las Bermudas. El cargamento que toma consiste en "... grana, azúcar, palo campeche y otros..." además de un registro de plata y alhajas de oro y pedrerías para el Rey.

*Juan Pizarro*¹⁵, no se indica nacionalidad; capitán del bergantín "Espartero". Navega el Atlántico en las cercanías de Huelva y el cabo de Santa María.

*Guillermo José Estéfano*¹⁶, presumiblemente italiano; capitán de la goleta "25 de Mayo". Sus acciones las encontramos citadas en octubre de 1816, operando en las cercanías del cabo de San Vicente.

*Comandante Josst*¹⁷, norteamericano, capitán del bergantín "Invencible de la Independencia del Sur", cuyo radio de acción está en los alrededores de las islas Bermudas en 1817.

*Comandante Feker*¹⁸, también norteamericano, capitán de la goleta "Patriota", que está ligada al bergantín "Independencia del Sur", con el cual mantiene vigilancia muy activa desde comienzos de mayo hasta comienzos de julio, en la zona comprendida entre los cabos portugueses, Cádiz y las costas de África. Llegan a realizar por menos unas 10 presas, entre las cuales figura una nave de la Real Compañía de Filipinas.

*Diego Barnes*¹⁹, capitán de la goleta "Invencible". No conocemos su procedencia. Merodea por las costas de Cádiz.

*Jorge Wilson*²⁰, capitán de la goleta "Tucumán". Presumiblemente norteamericano y al servicio de Buenos Aires. Consigue apresar hasta 12 naves y su centro de operaciones es el cabo de Santa María y sus alrededores. Se le menciona en los meses de agosto y setiembre de 1817.

*Juan Poot*²¹, capitán del bergantín "El Criollo". Sus ataques se producen cerca de Cádiz. No conocemos su nacionalidad.

*Juan Duter y Juan Joninsen*²², capitanes de las goletas "Buenos Aires" y "Provincias Unidas", en 1818. Al servicio de Buenos Aires.

Michael O. Brown, capitán del bergantín de Buenos Aires "Constitución". Su nombre aparece en 1819²³.

Guillermo Brown, marino irlandés ya mencionado (ver pág. 1) lo mismo que *Hipolite Bouchard*, *Chitty*, *Miguel Brown*, *Russel* y el mismo *Lord Tomás Cochrane*, quienes mantienen amenazadas las costas del Pacífico americano, entre Cabo de Hornos y Guayaquil, a partir de 1816. Cesan su actividad al constituirse la marina oficial de guerra de Chile en 1820, bajo la dirección de *Cochrane*.

Beluche, pirata compañero de *Jean Lafitte*, francés, quien es de presumir trabajase como corsario, pues se habla de él como que "... terminó de general en América del Sur"²⁴.

Robertson, capitán pirata en Tasmania, quien llega a América y entra "al servicio de la nueva República chilena ..." pero es de creer que tal servicio se mantiene en calidad de actividades ilícitas, pues se dice a conti-

24 Deschamps, Hubert: *Pirates et flibustiers*. Paris. Presses Universitaires de France, 1952, p. 92.

nuación que: "... se apoderó, en el puerto del Callao, de una nave inglesa "El Peruano", que contenía dos millones de pesos de oro...²⁵. No sabemos la fecha de esta acción, pero al hablar de la "nueva república" es de suponer que sea a comienzos de la década del 20.

3.3. *Acciones corsarias*

En el Pacífico sur las incursiones corsarias se inician desde 1814 al recibir Guillermo Brown el encargo del Director Supremo de las Provincias Unidas, D. Gregorio Antonio de Posadas, de atacar a todo buque español que encontrara a su paso. Brown arma para esto buques mercantes y tiene su primer encuentro en Montevideo con la flota española en mayo, consiguiendo la victoria. A partir de allí se afirma en la idea de cruzar Cabo de Hornos para hostilizar a los españoles de Mar del Sur. Así, en este primer encuentro los patriotas se apoderan de las corbetas "Neptuno" y "Paloma" y del bergantín "San José", a la vez que hunden tres naves e incendian las demás^{25a}.

La dotación con la cual pasa el marino irlandés al Pacífico era de cuatro naves: la corbeta "Hércules", el bergantín "Halcón", la goleta "Trinidad" y el cutter "Uribe". Con ellos intenta sorprender las costas de Chile, pero son alertadas las defensas de Talcahuano y Valparaíso y tiene que retirarse. En su marcha captura las fragatas "La Consecuencia" y "La Gobernadora" donde viajaba el gobernador español de Guayaquil, general Mendiburu, quien es tomado prisionero. La nave "Consecuencia" será rebautizada como "La Argentina" e incorporada como corsaria.

Esta es más o menos la forma de operar de los corsarios insurgentes, quienes en este caso persiguen debilitar las fuerzas navales realistas y las defensas de los principales puertos como son Valparaíso, el Callao y Guayaquil, para preparar el camino a las fuerzas libertadoras.

La flotilla de Brown luego de luchar en Guayaquil, se divide; pues uno de sus capitanes, Hipolite Bouchard rivaliza con él por el liderazgo de la empresa y la forma de desarrollar la guerra. Brown sube hacia las islas Galápagos, de allí a la isla del Choco, luego Buenaventura, donde es mal recibido y corre riesgos por la cercanía de naves españolas. Parte de la tripulación es dejada en la costa y con el resto trata de pasar hacia Brasil. Llega al Caribe y a Barbados, donde es detenido por naves inglesas, cuyos jefes lo tratan como a un simple corsario y tiene que seguir un juicio ante la corte inglesa, la que al final acepta su inocencia y él regresa a Buenos Aires, donde es sometido a otro juicio, del cual sale igualmente indemne, pero ya se han perdido varios meses de labor y está cercana la hora de la marina oficial.

25 Ibid., p. 95.

25a Valdizán, J., Historia Naval del Perú, t. II, p. 158-159.

Los temores españoles por la extensión que pudiesen alcanzar las acciones de los corsarios se expresan desde los primeros momentos en que ésta se hace presente en las costas peninsulares, pues ya el año 1816 dice un importante comerciante catalán, D. Esteban Roig:

... son tantos los riesgos, que miro cada día irán en aumento, pues soy de pensar que dentro de seis meses no navega de ésta para ésa ningún buque español...²⁶.

Efectivamente, por los resultados que ofrecemos, queda manifiesto que deben haber sido pocos los buques con bandera española que se atrevieron a hacer la travesía hacia América y viceversa, pues los riesgos que corrían eran muchos, pero también cabe anotar que los beneficios que obtenían quienes conseguían superarlos eran suficientemente atractivos como para continuar transitando por dicha ruta. El mismo Roig, que constantemente lamenta la situación, no deja ni un solo año de aventurar mercadería, lo que desvirtúa parte de su profundo pesimismo.

Cuando los corsarios detenían una nave, además del botín en productos o metales preciosos, tomaban la correspondencia, tanto la oficial como la particular, pues les servía para conocer las instrucciones que venían de la península y los planes de los realistas en América y para identificar, más de una vez, a posibles traidores infiltrados entre los patriotas. El destino de la correspondencia menos importante era el fondo del mar.

Con estos ataques los insurgentes consiguen, en diversas oportunidades, incrementar su tripulación, pues no son raros los marineros de las naves atacadas que deciden incorporarse a los agresores.

Las agresiones de estos corsarios no se limitaron al ataque a las naves, sino que al igual que sus predecesores, se dirige también a poblaciones costeras como el caso de Hill —de quien se habla como pirata—. Se dice que tomó "... la bahía de Galestown en el seno mexicano..." donde se fortificó. Contaba con tripulación francesa y otros extranjeros²⁷.

La osadía de estas acciones es lo que más temores causa, pues no se detienen ante nada, ni frente a la escuadra española que va convoyando a los buques mercantes y que los mismos realistas reconocen que:

... no tienen de guerra más que el nombre, y el pundonor y bizarría de sus comandantes, oficiales, guarnición y tripulación...²⁸,

26 Carta de Cristóbal Roig a Juan Roig y Roig. Barcelona, 21 de diciembre de 1816. Copiador de cartas de Cristóbal Roig. B. 785. Sec. F. Com. AAB.

27 Leíajo 353, Sección Juzgado de Arribadas, AGI.

28 Ibid.

ni frente a los cañones de los fuertes que defienden los puertos donde llegan a decretar efectivos bloqueos, entorpeciendo así la actividad comercial en forma casi permanente.

Naturalmente, todos no eran triunfos para los insurgentes, pero lo que no hemos encontrado en forma específica son los casos de derrotas. Las únicas referencias que nos acercan a los contrastes o peligros sufridos por los corsarios son los que detallan la escapada de las presas como es el caso de persecución a dos naves en abril de 1819 (fragata "*Fama*", procedente de Cádiz y el bergantín "*Relámpago*") que no llegan a ser capturadas; o cuando son rechazados en La Guayra por las fuerzas de tierra. Lo más común es que se consigne sólo la cercanía de los corsarios, lo cual es suficiente para causar inquietud en las tripulaciones de los buques mercantes o aun de guerra y en los puertos.

A manera de ilustración consignamos el relato obtenido de un informe del Juzgado de Arribadas (sección VII) del Archivo General de Indias, sobre el apresamiento del bergantín español "*Leonidas*":

... fue apresado por un corsario insurgente, mandado por un angloamericano, y su tripulación toda igualmente de angloamericanos... en la Latitud N36° y 6' y el la longitud O, de Cádiz 11° y 8', después de una caza que principió a las 10 de la mañana, y que hubiera sido dificultosa, si el "*Leonidas*", cuyo andar era muy superior al del insurgente, no hubiera tenido la desgracia de haber desarbolado su mastelero mayor a las 5 de la tarde ... el corsario insurgente que desplegó la bandera de Artigas, se retiraba a los puertos de los Estados Unidos, obligado a dejar las aguas de los cabos de San Vicente y Santa María, en que había fijado su crucero, por la presencia del navío de guerra el "*Asia*", que salió el 13 del propio mes de abril, para proteger los barcos mercantes, que bajo su escolta se dieron la vela para las costas de Galicia y Cantabria, y tiene la dicha en su retirada de tropezar con el "*Leonidas*" que era sin disputa el buque más interesante de los que con él habían salido de La Habana.

En el "*Leonidas*" venían de pasajeros el diputado en Cortes por la provincia de Chiapa ... don Fernando Antonio Dávila; el teniente coronel don Pedro Rubido y el Deán de la ... catedral de Puerto Rico don Nicolás Alonso de Andrade ... 19 soldados licenciados y 8 particulares: traía de registro en plata: 40 cajones de 3,000 ps. fuertes cada uno; más de 500 onzas de oro; 200 marcos de plata labrada; 60 sobornales de grana fina, y 100 zurrones de añil; por manera que entre registro, carga y buque, podrá no bajar la pérdida de 300,000 pesos fuertes, sin contar la que se dice venía fuera de registro...

Este hecho se produjo en la noche del 14 al 15 de abril de 1821 cuando el "*Leonidas*" debido a un temporal se separó de la escolta del bergantín de guerra "*El Voluntario*" y fue a caer imprevistamente en manos del buque

corsario. Por lo que se desprende del texto los insurgentes tenían paso franco en los puertos norteamericanos, seguramente debido a la procedencia del capitán y de la tripulación ya que Estados Unidos no vería con malos ojos tener el control de los mares americanos y desplazar a España en su relación comercial con los nuevos estados.

3.4. *Las presas corsarias*

Los años en que más activo es el corso insurgente podemos referirlos al período entre 1816 y 1819, pues el número de presas que llegan a tomar asciende a más del 85% del total que hemos podido registrar.

De 1815 a 1824, tiempo en el que existen corsarios de los patriotas, hemos contabilizado 141 presas, de las cuales 122 se producen entre 1816 y 1819. Sin embargo debemos señalar que tenemos poca información acerca de las presas realizadas en las costas del Pacífico y en la zona antillana, sucediendo lo contrario para las costas europeas.

La abundancia de presas en los primeros años está en relación directa con la situación incierta que vive América frente a la independencia. Al no haberse establecido definitivamente los nuevos Estados, las acciones de este tipo, junto con la acción de los guerrilleros, son necesariamente, las que más contribuyen a definir esta situación imprecisa.

Aunque las cifras anotadas no nos dan el número real de naves apresadas por los insurgentes, nos permite sacar alguna idea de lo que debió significar la labor de estos aventureros y la inseguridad que vivió la marina española en sus propias costas. El volumen de estas acciones se incrementa si añadimos aquellos ataques que no pudieron consumir su objetivo, pero que sí alteraron la ruta de las naves españolas, tanto de comercio como de guerra, los que llegan a representar entre un 30 y un 40% más de lo señalado.

Desde 1815, en la correspondencia de comerciantes americanos con sus matrices de Barcelona se advierte la preocupación que provocan las noticias acerca de los corsarios:

... sabemos que iban a salir corsarios de fuerza (de) Montevideo para el Cabo de Hornos y de las (islas) Terceras y los que había en toda la costa del Brasil, Bahía (de Todos los Santos) y demás, pues enfrente de la Bahía apresaron la goleta "Pastora", a las 12 horas de haber salido de aquel puerto con destino a Guinea...²⁹

29 Copiador de cartas de Cristóbal Roig 1813-1816. Carta de C. Roig a Oliver y Cia. y Miró Pie y Cia. Barcelona, 16 de diciembre de 1815. B 784. Sec. F. Com. AAB.

El botín conseguido por los corsarios fue de diversa índole, pues iba desde la captura de prisioneros de importancia hasta los productos propios de la región de procedencia de las naves, y las naves mismas, las cuales constituyeron —la mayoría de las veces— la base para las armadas americanas. Las unidades inservibles, o que podían ser recuperadas por el enemigo, eran incendiadas. Estos corsarios buscaban debilitar y desprestigiar a la marina española, así como apoderarse de las riquezas de la Corona para cubrir las necesidades de la guerra separatista.

La carga que solían conducir los buques españoles estaba constituida por los frutos de las colonias y por el monto de los impuestos que América debía a la metrópoli, de manera que los corsarios se apoderaban de plata y oro, tanto en barras como en efectivo y alhajas; azúcar de La Habana, cacao, café, palo campeche, vinos, aguardientes, cueros, añil, grana y los llamados frutos del país, que variaban según el punto de partida. Estos artículos, excepto el oro y la plata, proceden naturalmente de la zona antillana o del Caribe, aunque esto no significa que no se diesen presas de buques que salían de puertos españoles, tal como se puede apreciar en el cuadro anexo.

Respecto a la mercadería procedente de los puertos españoles, no podemos precisarla pues no está consignada en la información revisada, lo que se debe en parte a que los industriales hispanos disfrazaban muchas veces su mercadería con etiquetas francesas, o de otros lugares, para ponerla a salvo de los insurgentes, quienes, mayoritariamente, respetaban la carga y las naves no españolas.

3.5. *La flota corsaria*

La conformación de las flotas corsarias se realizaba una vez conseguida la patente de corso; entonces el capitán corsario armaba una o dos naves mercantes a las que acondicionaba algunos cañones para iniciar su actividad, pero éste era sólo el punto de partida, pues esta pequeña escuadrilla se iba completando a medida que la suerte sonreía al capitán y podía apresar naves enemigas apropiadas para engrosar su propia armada (como uno de los ejemplos más patentes tenemos el caso del corsario Brown). Muchas veces, como ya se ha señalado, además de la nave llegaba algún contingente de tripulantes que entusiasmado con los botines o convencido por las ideas revolucionarias, o por ambas circunstancias, decidían unirse a los aventureros a probar suerte. Así, más de una vez los realistas se encontraban con exsoldados, marinos u otros servidores del Rey de España que ahora militaban bajo una bandera contraria. Este incremento de unidades de mar y de personal subalterno podía resultar, a veces, precario, pues en esos años el cambiar de bandera

proliferó mucho debido, seguramente, a la tremenda confusión de que eran víctima los hombres de entonces.

En cuanto al tipo de buques empleados en estas correrías, hay sobre todo cuatro tipos de embarcaciones: goletas, bergantines, corbetas y fragatas. Abundan en especial los dos primeros. Esto no significa, sin embargo, que se descartase otra clase de embarcaciones, como los quechues, javeques, etc., pues éstos muchas veces acompañaban a los otros, pero la menor seguridad que ofrecían hace que no se les tome tan en cuenta.

El nombre que dan los corsarios insurgentes a sus naves guarda, generalmente, relación con sus vínculos con los movimientos libertadores, pues entre ellos figuran: "*El Congreso de Buenos Aires*", "*Independencia*", "*Potosí*", "*25 de Mayo*", "*Invencible de la Independencia del Sur*", "*Patriota*", "*El Criollo*", "*Tucumán*", "*Buenos Aires*", "*Provincias Unidas*" "*Independencia de Buenos Aires*", "*Vigilancia*", "*El Congreso*", "*Constitución*", "*Orinocco*". Sobre veinte nombres recogidos, quince tienen relación con la lucha emancipadora e incluso con algunas de las ideas que la inspiran, como "*El Congreso*", "*Constitución*", etc., de tal manera que no quede duda acerca de su procedencia. Se observa también que tales nombres se vinculan muy directamente con la corriente separatista del Sur, pues hay muchas referencias a Buenos Aires y muy pocas a los nortños: "*Orinocco*". Más de una vez los nombres se repiten en diferentes tipos de naves.

4. *Consecuencias de las acciones corsarias para el comercio y para la Real Hacienda españoles*

El largo periodo durante el cual se presentan los corsarios insurgentes a trabar el comercio español (1814-1824) coincide con el afianzamiento del comercio europeo con América y con una importante crisis económica y política en la cual se debate España, tanto por su situación colonial como en la misma península, todo lo cual hace doblemente eficaz la acción insurgente.

Los síntomas de la afección sufrida por el comercio, la marina y la Real Hacienda españoles son muchos y repercuten directamente sobre el prestigio, la potencia y el futuro español. Así podemos enumerar los siguientes:

- Decadencia de la marina española (mercante y de guerra).
- Retracción de los comerciantes en el uso de los barcos españoles.
- Cambio de las rutas de comercio.
- Quiebra de particulares.
- Disminución de las rentas de la Corona.

4.1. *Decadencia de la marina española*

España desde 1796, especialmente, creyó tener asegurados sus vínculos con los territorios coloniales utilizando el transporte extranjero que ponía a salvo la recaudación del Erario español y las mismas mecaderías españolas o americanas, pues, al estar bajo bandera neutral podía ser fácilmente transportada de España a América o viceversa. Pero, ésta era una situación transitoria como lo hicieron ver pronto los comerciantes gaditanos y, en general, españoles y también, en parte, los americanos y que si se estabilizaba ocasionaría más daños que ventajas. En esos días, sin embargo, las guerras europeas con Inglaterra y Francia impidieron que el gobierno peninsular tomara cuenta cabal de lo que ocurría, hasta que asomaron por la costa atlántica los primeros corsarios al servicio de Buenos Aires y la Corona se encontró ante un problema angustioso, pues la armada real no era capaz de defender, eficazmente, ni siquiera las costas ibéricas. Esto significaba que la venida a América estaba supeditada a los intereses de los barcos neutrales y éstos no coincidían con los hispánicos. Así, ni la marina de guerra agotada en la lucha internacional y falta de recursos, ni la marina mercante que era mucho lo que arriesgaba en cada viaje a las Indias, por la acción corsaria en el Atlántico, estaban en condiciones de hacer el servicio regular del comercio que trataron de monopolizar.

4.2. *Retracción de los comerciantes en el uso de los barcos españoles*

Había desconfianza de parte de los comerciantes hacia la seguridad que podrían ofrecerles las naves españolas en el viaje a América, incluso desde el punto de vista técnico, pues la marina inglesa, la norteamericana y algunas otras europeas estaban más adelantadas.

Al ir en buques neutrales las mercancías españolas llegaban a cambiar las etiquetas por otras de firmas extranjeras como medida de protección y así al ser sometida la nave a inspección quedaban a salvo los productos españoles. Esta difícil situación obliga a los navieros a arrostrar mayores dificultades de las habituales para mantener sus viajes a América y, sobre todo, se da un encarecimiento de las operaciones debido a que hay necesidad de asegurar la nave, habilitarlas con armamento para poder depender la carga en caso necesario y esperar no sólo el tiempo propicio para hacer la expedición, sino esperar contar con el volumen de mercaderías adecuado para cubrir los gastos del viaje y tener beneficios justificativos de la salida. De allí que los mercantes españoles llegan cada vez en forma más esporádica a América y no ofrezcan ninguna seguridad en el servicio, puesto que la mayoría de las veces salen por cuenta propia, sin esperar a los buques de guerra debido a que el

viaje de éstos está condicionado a reunir un crecido número de embarcaciones que justifique el alto costo de la empresa.

Ya, en 1816, decía Cristóbal Roig, comerciante de Barcelona, a sus corresponsales en América:

... ni en ésta (Barcelona) ni en Tarragona no hay ningún buque en día a la carga para ningún puerto de la América. Sólo ha cargado el bergantín de gíl "Santa Tecla", y otro que hace 6 meses que está a la carga y va a Cuba, mas no se cuando saldrá...³⁰

4.3. Cambio de rutas de comercio

La cita anterior nos plantea una pregunta: ¿si los buques españoles no venían a América a dónde iban? Aunque a nosotros nos interesa más ver el grado de disminución del comercio oficial español, es importante destacar también como los armadores hispánicos empiezan a estudiar las posibilidades de intensificar el tráfico por el Mediterráneo, por las costas de Africa y por el Mar del Norte, abandonadas al ofrecérseles en el siglo XVI casi la exclusividad del Atlántico en la ruta hacia las Indias Occidentales. Si no abandonaron definitivamente los contactos coloniales pensamos que se debió a que, no obstante la decadencia, de todas maneras se derivaban importantes beneficios que compensaban lo arriesgado de la empresa y, también, había algo del amor propio, del orgullo español que no se resignaba a dejar en manos ajenas algo que le pertenecía por derecho propio y que no desesperaba de recuperar. Eso sí, hubo desaciertos constantes de la Corona que terminaron por espantar a muchos comerciantes españoles de América, expresados en los muchos y fuertes impuestos que debían pagar los productos españoles desde su salida de los puertos peninsulares hasta su comercialización en América, todo lo cual hace que un importante sector de comerciantes, excepto quizá los gaditanos, piensen sin tanto duelo en imprimir nuevos rumbos a sus negocios, aprovechando las diversas opciones que se les presentan, desde el contrabando, hasta revitalizar antiguas relaciones como las mediterráneas lo que significaría la postergación de los puertos atlánticos e intensificaría el comercio con el Oriente, ya libre del poder turco y con las costas del norte de Africa.

En carta de Cristóbal Roig a su corresponsal en América (La Habana) Martín de Elzaurdi le anuncia en fecha 3 de junio de 1817:

... si esto sigue así no se lo que haremos. Muchos riesgos y pérdidas que dan todos los mas negocios para esa, en cuya atención entre yo y otros amigos hemos determinando el hacer una expedición para la costa de Africa y Lima...³¹

30 Copiador de cartas de Cristóbal Roig 1816-1817. Leg. B785-786. Sec. F. Com. AAB.
31 Ibid.

Ya la mayoría no envía mercadería sólo a América, sino también por otras latitudes a fin de probar fortuna. Se piensa en el Mar del Norte, preferido desde fines del siglo XVI, cuando la propagación de la Reforma protestante provocó el desligamiento de los Países Bajos de España.

A pesar de todos estos riesgos, hay una ruta atlántica que se mantiene frecuentada durante todo el siglo XIX y es la que lleva a Cuba y a Puerto Rico, únicos centros coloniales productivos que le quedan a España después de 1824.

4.4. *Quiebra de particulares*

Todas estas alteraciones en el sistema comercial tiene una consecuencia funesta para determinado tipo de comerciantes: los que temen mucho los riesgos y que además cuentan con un capital limitado y, especialmente, los naturales de América. Desde que se dio el Reglamento de Comercio Libre, de 1778, y se fue dejando de lado el monopolio de Cádiz, Veraacruz y el Callao, los comerciantes de estos puertos tuvieron que reorganizarse siguiendo diferentes rumbos de acuerdo a sus posibilidades. Unos mantuvieron su tráfico normal, aunque con mayores dificultades, otros se trasladaron a puertos más prósperos (del Callao pasaron algunos a Buenos Aires) y otros ampliaron su dominio mercantil creando sucursales en los nuevos puertos autorizados o, incluso, trasladando la oficina principal al puerto más adecuado.

De esta situación se desprende que el número de comerciantes reduce por la quiebra de los más. Quienes continúan en el servicio de este comercio son menos, pero, salvo la competencia extranjera, éstos pocos disfrutaban de mayor libertad para dominar tales plazas, aunque por poco tiempo debido a la cercanía de la independencia.

Las quiebras comprometen por igual a los españoles y a los americanos. Sin embargo, en los territorios coloniales al complicarse con las luchas emancipadoras se siente más esta crisis. Así tenemos que será más manejable la situación en La Habana que en Buenos Aires. Se suma a este desastre la secuela de la imposibilidad de restablecer los vínculos comerciales con los países que salen de la órbita de España, obstáculo que no afecta al comercio neutral pues, al contrario, con la libertad de comercio que aquí se establece disfruta del nuevo estado de cosas.

Las quiebras comprometen, por lo menos, a tres sectores de la actividad económica española: la industria, el comercio propiamente dicho y la marina mercante, de donde, a corto plazo, nos encontramos con los apuros de la Corona española para resarcirse de las pérdidas sufridas, cuando, justamente, en las últimas décadas del siglo anterior, había pretendido bajo Carlos III imponer una serie de reformas destinadas a aumentar la tributación colonial, más concretamente mejorar el sistema de recaudación.

4.5. *Disminución de las rentas de la Corona*

La Corona española resultó afectada en múltiples aspectos debido a los problemas del comercio, tanto por los ingresos que de él recibía, cuanto de la retracción de todas las otras actividades afines.

Durante tres siglos había cifrado toda su prosperidad en el monopolio, que aun cuando había funcionado con irregularidad, le había permitido beneficiarse grandemente, tanto a nivel particular como estatal. Esto la distrajo de la atención que debería haberle dado a la agricultura y a las demás actividades económicas que ahora habrían podido cubrir su falta e incluso hacer más eficaz aquél. En estos días el retorno del monopolismo era una quimera. Ellos se aferraban a esta añoranza y seguían afirmando que la recuperación nacional dependía de que se le restaurase. Llegan a afirmar respecto a su relación con América que más valdría abandonarla si no se podía establecer nuevamente aquel sistema.

España no llegó a captar la gravedad de lo que estaba sucediendo en América, por lo menos a determinado nivel, y sus políticos se quedaron muchas veces en una interpretación superficial del problema, pues no veían que por encima del problema del monopolio estaba su situación económica como país productor, industrial, exportador e importador y que para volver al exclusivismo debían contar con aquella infraestructura que habían descuidado al punto de convertirse en simples intermediarios. Debían calibrar que la ruptura de América con España significa la pérdida de mercados seguros y que esto llevaba a la desocupación, al cierre de oficinas de comercio, a una menor recaudación fiscal. Significaba también perder impuestos sobre la agricultura, industria, etc., pues su circulación se restringía al consumo interno, mientras se abrían los nuevos mercados externos a los productos y comerciantes españoles. A través de las rutas que iban tentando los mercaderes venían previendo este momento, pero el ritmo anterior de la economía tardaría en recuperarse y era el erario el que sufría directamente la crisis que no sólo era económica, sino también política porque se perdía dominio de territorios extensos y de gran riqueza.

Todo esto representa cuantiosos ingresos que deja de percibir la Corona en tiempos en los cuales toda renta era poca para atender a la subversión tanto en América como en la propia península por los brotes liberales.

5. *Medidas españolas para detener la crisis del comercio colonial y la acción corsaria*

Son diversas las gestiones que inicia España para mejorar la relación comercial con las colonias y detener la osadía corsaria. Entre ellas podemos enunciar las que derivan del Congreso de Viena y el pacto de la Santa

Alianza en 1814-1815 por la cual las monarquías absolutas (Francia, Rusia, Prusia, Austria, España) se comprometen a la ayuda mutua y a la formación de un ejército común con objeto de dar cumplimiento al fin principal de la unión, que es la lucha contra el liberalismo y al quedar comprendidos en ese objetivo tanto el libre comercio como la acción de los corsarios "insurgentes" los comerciantes españoles debieron recibir con sumo agrado la celebración del tratado, pues pensarían que ésta sería la forma de ayudarlos a reimplantar el tan vapuleado monopolio. Las expectativas, sin embargo, no se realizan y las esperanzas de recuperar el dominio del mar Atlántico por estos medios se desvanecen cuando la acción de la Santa Alianza en España se reduce a ver restablecida la autoridad de Fernando VII, al rebelarse el general Riego, en 1820, para implantar el liberalismo. Allí Fernando VII es apoyado por los "Cien Hijos de San Luis" sin que se derive ningún beneficio para el comercio. Todo se agota en las luchas internas que terminan en 1823. El respaldo de las potencias aliadas no llevó el socorro esperado al sector comercial, incluso podríamos considerar que a las potencias no les convenía contribuir al mejoramiento del comercio de monopolio, pues eso los excluía a ellos del derecho a penetrar con sus industrias en América. El apoyo fue efectivo como intervención militar en la península, pero paralelamente se dedican a disfrutar de los beneficios comerciales a que tuvieron acceso desde fines del siglo anterior, sin hacer nada para devolver su exclusividad a España.

5.1. *Nacionalización de los transportes*

Una medida propuesta a la Corona española por los comerciantes, es la nacionalización de los transportes, al comprender que pensar en el restablecimiento del monopolio es una utopía³², al menos para los más lúcidos. Esta nacionalización es propuesta, evidentemente, por los navieros, quienes, desde finales del siglo XVIII, sufren una efectiva postergación en la contratación de sus servicios, ya que resulta más seguro realizar el comercio en buques de otra bandera que no en los nacionales. Este pedido no es atendido por el Estado español pues eso le hubiese atraído la enemistad violenta de todos los países que de una u otra forma realizaban el transporte marítimo de productos españoles, americanos o europeos comprados por la misma España. Se descarta esta tentativa de solución por no responder la política internacional española.

³² Gassó, A.B. i *España...*, p. 103.

5.2. *Restablecimiento de la marina real*

Al empezar a surcar los mares americanos los piratas o los "corsarios insurgentes", los virreyes trataron de organizar la defensa mediante el incremento de la marina de guerra y en el caso peruano le correspondió a Abascal, en primer lugar, iniciar estas acciones para las que consigue que el Tribunal del Consulado de Lima arme, en 1815, una escuadra de cinco fragatas y un bergantín, cuyo costo asciende a 300,000 pesos la que lleva una tripulación de 980 hombres, al frente del marino mercante español Isidro Couseyro³³. Esto confirma la virtual ausencia de la marina de guerra española, lo que dejaba al comercio y los puertos librados a su suerte.

Para 1818 se mantenía el mismo número de naves, pero esta vez la escuadrilla la integraban dos corbetas: "Veloz" y "Sebastiana", dos bergantines "Pezuela" y "Portillo" y dos fragatas "Venganza" y "Esmeralda", a las que solían sumarse algunos buques mercantes, los cuales desde hacía tiempo se artillaban también previendo los peligros del camino. Constantemente se oficiaba a la península pidiendo refuerzos, pero ésta o no respondía o enviaba una flota muy pequeña o con naves poco seguras, fácilmente asaltable en el trayecto, como ocurrió este año en que la armada española que venía hacia el Callao fue atacada y apresadas siete naves, llegando a destino sólo los buques "Especulación", "San Fernando", "Atocha", "Santa María" y "La Javiera"³⁴, que deben haber sido sino los mejores, sí los de mejor andar y por eso pudieron escapar de los corsarios.

Permanentemente actúan los filibusteros en el Atlántico y ante la impotencia de la marina de guerra regular, que casi no existe, el capitán general de Barcelona solicita a la Junta de Comercio de Cataluña que los comerciantes contribuyan para aumentar el número de unidades de la armada, puesto que el Estado aun cuando ha seguido con gran inquietud el problema, necesita el aporte particular por la necesidad de fragatas con no menos de 30 cañones. Los comerciantes a su vez presionan para que el gobierno sea el que corra con tal desembolso. En lo que sí coinciden todos es en que los guardacostas son insuficientes para el servicio de vigilancia y que se deben reforzar las defensas de los convoyes en el mismo puerto de Cádiz³⁵.

El comercio catalán, viendo fundamentalmente sus intereses, se inclina por una solución poco grata para la Corona, aunque eficaz dada la situación de la marina oficial: el empleo de "... buques extranjeros, para conducir los géneros de las propias colonias españolas...". Esta actitud frente a la de otros que proponen más bien la nacionalización de los buques extranjeros

33 Valdizán. *Historia naval del Perú*. t. II, p. 162.

34 Vargas Ugarte. R.S.J. *Historia general del Perú*, t. VI, p. 52

35 Carrera Pujols, J. *Ob. cit.*, p. 18-19; 27. t. III

es, cuando menos, chocante. La Junta de Comerciantes no podía dar el beneplácito a esta decisión y aconseja en consecuencia: "... organizar convoyes en lugar de autorizar el cabotaje al pabellón extranjero, ya que en este caso no habría modo de que renaciera la marina nacional"³⁶.

Subraya esta Junta otra situación anómala en la que se cae por el poco aprecio en que se tiene a la debilitada marina real "... solicitar (los comerciantes) autorización para cambiar la bandera de los buques de altura y cabotaje"³⁷. La amenaza corsaria es realmente grave y no es difícil percibir que cuentan con el respaldo británico y norteamericano, pues a ambos les conviene aminorar el poder español para captar los mercados americanos.

En la documentación de 1819, del Juzgado de Arribadas, se insiste igualmente en la necesidad del aporte de los comerciantes, que debe ser de unos 50 ó 60,000 pesos para habilitar buques de guerra para los convoyes, pues así los corsarios necesitarán más de media docena de naves para atacar. También se quieren aumentar los ingresos para la armada, con los beneficios que deriven del control del contrabando, otra de las lacras que pesaba sobre el erario.

Igualmente, para aliviar al comercio, sugieren la derogación de las muchas:

tarifas, reglamentos, ordenanzas, cédulas, órdenes y mandatos, intrincados y contradictorios que formaban el piélago de estorbos y de inconvenientes en que se pierde el comerciante y naufragan sus negocios³⁸.

En todas estas quejas y sugerencias se lamenta el estado de cosas al que se ha llegado, pero, como para levantar el ánimo o hacer menos rotundas las críticas, se dice también: "Nadie podrá negar que la nación española puede armar y sostener una División de buques de guerra que limpie los mares de corsarios"³⁹.

Pero ¿era realmente cierto? ¿No había perdido España tanto prestigio como capacidad económica para poder rescatar la armada de la postración a la que había llegado? Pensamos que sí, que España estaba exhausta y que todo lo que se reclamaba, aun queriendo remediarlo, no tenía solución inmediata.

En estos reclamos desesperados se exige, casi, que se armen 10 fragatas de guerra y 10 bergantines o goletas que revivan la figura de las naves en conserva y se destinen a convoyar los buques mercantes que soliciten el servicio, y que se suponía serían todos, para erradicar la piratería.

³⁶ Ibid., p. 18, t. IV.

³⁷ Ibid., p. 19, t. IV.

³⁸ Legajo 348, Sección Juzgado de Arribadas, AGI.

³⁹ Ibid.

El temor permanente de las instituciones tutelares del comercio —más que de los comerciantes, quienes prefieren solucionar sus desventuras particularmente y de modo más rápido—, hace que sean las primeras los que insistan en los convoyes, aun cuando eso signifique el perjuicio individual, por lo cual apremian al ministro de Indias, porque:

... si no se adopta el sistema roroso de convoyes, en toda la extensión de la expresión, supuesto que el estado presente y actual de nuestra Marina Real por más sacrificios que se hagan, no puede contener por lo pronto las enormes pérdidas que nos amenazan, siendo preferible en mi sentir, y generalmente en el de todos, el que nuestros mercantes con sus cargamentos se pudran y consuman en nuestros puertos aguardando la oportunidad de un buque de guerra que los escolte y proteja, que le alimenten y sirvan de pábulo a la insaciable codicia de estos piratas, los que desaparecerán tan luego ... vean que la mar no les presenta otro aliciente en sus robos y piraterías que incomodidas y gastos⁴⁰.

A continuación se indica que el convoy saldría el 22 de mayo, lo que podemos tomar como la respuesta a los ruegos del comercio, pero todavía como algo eventual.

Al poco tiempo se deja constancia que los corsarios han robado de 12 a 14 millones de pesos y bloqueado por tres días el puerto y departamento de Cádiz con sólo una goleta, acto audaz y que va a manera de desafío por las precauciones que trata de tomar el comercio español.

Terminan las exhortaciones invocando el restablecimiento del sistema de convoyes como algo permanente, a raíz de su aplicación a La Habana, de donde, el 30 de junio de 1818, habían llegado 23 naves escoltadas y expresan que:

... Sería de desear que con igual convencimiento se abrazase otra verdad no menos importante ... Docena y media de fragatas bien mandadas y equipadas como deben serlo llenarán sin duda, tan interesante objeto pues privados unos cuantos individuos... de la correspondencia criminal y auxilios de los extranjeros... quisieran reducirlos a la lamentable suerte de los del Africa ... cualquier sacrificio deberá hacerse en mi concepto para dar a nuestra marina de guerra aquél número de buques...⁴¹.

Pensar en un convoy disponible una o dos veces al año de 18 ó más naves era un sueño, puesto que las costas del imperio español, tanto de la península como de América requerían constante protección, tal como se

40 Legajo 353, Sección Juzgado de Arribadas. AGI.

41 Ibid.

desprende de todas las noticias dadas. Y, si los convoyes, dado que ése era su objetivo, lograban revitalizar el comercio con dos viajes anuales se estaría distrayendo un equipo considerable necesario para la defensa costera permanente.

5.3. *Restablecimiento del monopolio comercial*

Hablar de monopolio comercial después del reglamento de Comercio Libre de 1778 en España, pensamos que resulta contradictorio. En los años siguientes a esta fecha llegan las quejas de los Tribunales del Consulado de Cádiz, del Callao y de Veracruz, pero en la segunda década del siglo XIX era ya considerado una utopía y la mejor manera de atraer a los piratas y corsarios de todas las banderas sobre él, ya no sólo a los "insurgentes". No obstante, tenemos defensores acérrimos que creen que "no debe temerse el restablecimiento del comercio exclusivo, fomenta la revolución de aquellos países pues nada la enciende tanto como la concurrencia de extranjeros. . ."⁴². Era cierto que la penetración de gente foránea a través del comercio los introducía en nuestras sociedades y podían así introducir impunemente armas, pertrechos, revolucionarios, etc., y, especialmente, las nuevas ideas de libertad.

Es cierto que esta vez debería plantearse un monopolio que no lesionara tanto los intereses coloniales, pero era difícil su concepción por más decididos que estuvieran a no esclavizar a América, ni a perjudicarla, ya que el mismo reconocimiento de la situación hace dudoso su cumplimiento.

Los españoles quieren restaurar el monopolio, pero admiten la decadencia del comercio y las dificultades para abastecer industrialmente las necesidades americanas, de donde se caería en la situación anterior, cuando España servía sólo de intermediaria de la producción del resto de Europa, lo que encarecía las tarifas de fletes, impuestos y el precio general de la mercadería en los puertos americanos. Se mantendría así otro de los inconvenientes que se arrastraban desde el siglo XVI.

Para reimplantar el monopolio se pide el "... restablecimiento de nuestro código de Indias, sin la más pequeña relajación. . ."⁴³. Esta crítica implícita rebota contra la misma administración española, puesto que la aplicación de las leyes indianas, no sólo en lo relativo al comercio colonial, sino en todo el gobierno en América quedaba sistemáticamente en suspenso por culpa de los funcionarios, de donde requerir su aplicación estricta suponía algo más que una decisión de la Corona, implicaba poder contar con el equipo de gobierno adecuado a este fin y esto sería tan difícil de lograr como solucionar los problemas anteriores.

42 Legajo 348, Sección Juzgado de Arribadas, AGI.

43 Legajo 354, Informe consular, Juzgado de Arribadas, AGI.

5.4. *Cambio de política frente al comercio extranjero*

España advierte, aunque tardíamente, que la política permisiva adoptada con los países europeos en relación al comercio con América se ha sumado a los desastres ocasionados por los "corsarios insurgentes" y ha dado como resultado el decaimiento absoluto de la actividad mercantil hispánica por lo que se ve en la obligación de restablecer su reglamento de Comercio Libre de 1778, en lo cual Europa debería estar de acuerdo pues:

... siendo tan fiel observadora de las leyes de sus colonias y comercio no puede oponerse a que la España restablezca las suyas... Además las Potencias Europeas deben conocer que la Emancipación de las Colonias Españolas ocasionará indefectiblemente la independencia de todas las otras, no sólo de la América sino del Asia misma⁴⁴.

El gobierno español y los Tribunales del Consulado hacen mucho hincapié en los resultados que puede tener la independencia de la América hispana, no sólo para ello sino para toda Europa, por la difusión de las ideas libertarias por todos los territorios dependientes, pues busca conseguir un frente común para variar los resultados de una lucha que después de la liberación de Argentina y Chile por el sur y Caracas y Santa Fe por el norte era ya difícil volver al estado colonial.

Las autoridades españolas, que atribuyen también al comercio extranjero la penetración de las nuevas ideas, de los libros prohibidos e incluso de revolucionarios, consideran necesario romper todas las situaciones de excepcionalidad para rescatar su comercio, por lo menos, de allí que intenten restablecer las leyes de 1778, el mismo monopolio comercial y el sistema de convoyes, y decidan tomar dos géneros de medidas:

— El primero es restrictivo. Deciden cerrar los puertos americanos al comercio y a los buques extranjeros de acuerdo a lo establecido en las leyes de Indias. Esto significa anular cualquier tipo de privilegio que se hubiera dado a título particular, colectivo o entre estados, pues se estaría contraviendo el espíritu de las leyes indianas. Pero se va aun más lejos al prohibir a la Compañía de Filipinas las expediciones a Lima y otros pueblos de América, ya que esta compañía dependía de la misma España⁴⁵. Se insiste especialmente con Inglaterra, que ya sea directamente o a través de Jamaica, y no siempre lícitamente, realizaba activo tráfico comercial con Veracruz.

Se advierte también que no se deben seguir recompensando a los extranjeros con ventajas en el comercio, con perjuicio de los nacionales.

44 Legajo 348, Sección Juzgado de Arribadas, AGI.

45 Legajo 348, Sección Juzgado de Arribadas, AGI, y 354, 1819.

La prohibición en lo referente a los buques alude de modo especial a la exportación de plata y oro de Lima y Veracruz, dado que por los peligros existentes muchas veces se recurría a buques extranjeros, fueran mercantes o de guerra, como medida de seguridad, por lo que se recalca que "No se darán privilegios de comercio vaxo ningún pretexto ni para la Península, ni para las Américas"⁴⁶ a quien no pertenezca al Imperio. La utilización de las naves extranjeras favorecía más al comercio de esas naciones, que competían fácilmente con el español, pues además de lo autorizado se hacía entrar mercaderías de contrabando, la cual llegaba libre de todo impuesto y era preferida en estos mercados.

— El segundo género de medidas, por el contrario, ofrece alicientes a los comerciantes extranjeros para que desechen la idea de venir al Nuevo Mundo.

Ofrecen establecer puertos de Depósito en España que podrían ser La Coruña, Cádiz y Barcelona, donde habilitarían almacenes para recibir por un determinado tiempo los "géneros extranjeros de licito comercio", mientras sus dueños deciden si las negocian en la península, en algún otro punto de Europa o si las envían a América, siempre que no sean productos que compitan con las mercaderías peninsulares. Eso sí, si deciden enviar sus géneros a América tendrían que venderlos a comerciantes españoles, es decir, recurrir a intermediarios y esto limitaría sus beneficios, mientras que haciendo las operaciones directamente en España o Europa disfrutarían de mayores ventajas.

Algunos ejemplos de las facilidades que se les concederían serían:

Seguridades en caso de guerra, pues los buques que tuviesen mercaderías en tales puertos no serían objeto de la ley de represalias y, en caso de un rompimiento de hostilidades, se les concedería ocho meses para retirarse.

Otra ventaja sería en cuanto al aumento de derechos, el cual no se podría aplicar sorpresivamente, necesitaría ser previamente dado a publicidad.

Y, finalmente, si los géneros y efectos se quedan en España pagan, por mientras, los derechos de arancel y reales órdenes, pero sólo de las ventas generales, en cambio si pasan a América se les devuelven estos derechos, pero pagan 5% sobre los avalúos de aranceles, y 5% al entrar a América⁴⁷.

Se quiere ofrecer en España las utilidades necesarias para que los extranjeros comprendan que los riesgos de la venida a América no son compensados con su introducción en estos mercados. Al propio tiempo se quiere estimular el comercio nacional mediante:

La reducción de impuestos sobre la importación y exportación de oro y plata entre España y América y la exoneración para todos los otros productos.

46 Legajo 348, 1819. Sección Juzgado de Arribadas. AGI

47 *Ibid*

La liberación de derechos de exportación, a su salida de España, para productos americanos, excepto los granos y algunas drogas medicinales propias de América.

Esto se ofrece para compensar la elevación de la contribución general y que incluye al comercio y que se quiere aplicar para el mantenimiento de la marina de guerra.

Al consolidarse la independencia de América continental prácticamente carecería de sentido mantener la preocupación por los problemas del comercio colonial, aunque España continúa este comercio con Cuba y Puerto Rico con grandes beneficios. Sin embargo se manifiestan diversas opiniones al respecto: algunos mercaderes españoles, a través de la Junta General de Comercio, piden autorización para venir a América, pero al no reconocer la Corona española la independencia de sus ex-colonias se plantea una situación difícil, por lo cual se niegan los permisos y se anulan los anteriores. El comercio peninsular, a pesar de todo, no renuncia al tráfico con las Indias Occidentales y lo hace a través de Francia, pero en forma clandestina pues la mercadería debe cambiar las etiquetas de procedencia pues en América serían confiscados los productos españoles o podrían caer en manos de los corsarios y, si en España se descubría esta superchería una vez negado el permiso real, se arriesgaban, igualmente, a una sanción de la Corona. Así se observa que el mantenimiento de este tráfico sería muy difícil. Por último, Francia tenía gran interés en dominar este mercado, al punto de estar construyendo paquebotes especiales para el mismo, por lo tanto sería ilusorio esperar que realizaran la defensa de tales mercaderías. Esto, a la larga, redujo el comercio español con América a una relación conventual hasta mediados del siglo XIX cuando la antigua metrópoli empieza a reconocer la existencia de las nuevas repúblicas como estados independientes.

Para 1825, el riesgo de la llegada de buques españoles a América era doble: por un lado los piratas y corsarios y por otro las mismas escuadras de guerra de los nuevos estados, que no podían aceptar en estas aguas la presencia de una bandera que todavía se reputaba enemiga.

5.5. *Formación del corso español*

Al poco tiempo de iniciarse las actividades piráticas y corsarias de los insurgentes, las autoridades españolas consideran una necesidad suplir la falta de una marina de guerra con los servicios de naves en corso, tanto para hostilizar al enemigo cuanto para tratar de dar alguna defensa a los nacionales. En consecuencia, causa beneplácito ver reactualizada la Real Orden del 20 de junio de 1801 sobre la concesión de patentes de corso a los capitanes, armadores o patronos de embarcaciones, para luchas contra los enemigos de España. Los representantes del Tribunal del Consulado en América y Cádiz

consideran con satisfacción esta medida, la consideran legal y provechosa, pues si la Corona no había podido dar el resguardo preciso con los buques de guerra, había que salvar esta deficiencia y de esta manera, además se les combate con las mismas armas y si hay derrotas no sería la marina real la desacreditada.

El 8 de febrero de 1816 se empezó a aplicar el real decreto por el cual el rey:

... cedía a los armadores el producto íntegro de los cargamentos llevados por las presas capturadas; otorgábales libertad absoluta de derechos aun para efectos extranjeros; les permitía tripular las naves con gente de cualquier procedencia, facultándoles que tomasen las armas necesarias, municiones y pólvora de los almacenes reales, prometiéndoles que las tesorerías del reino pagarían los sueldos que se otorgasen a los corsarios⁴⁸.

Sin duda esta generosa concesión prueba la gran desesperación española frente a los embates de los corsarios insurgentes, pues les garantizan mayores privilegios que a cualquier comerciante, más un sueldo fijo y el permiso.

El comercio barcelonés es más reacio a aceptar el corso y discute su conveniencia desde febrero hasta agosto, considerando, posiblemente, que este tipo de apoyo no prestaba las garantías que necesitaba el comercio y que la inversión para mantenerlo era demasiado alta, pues se añade un pago de 3% por ingresos del comercio, lo que equivalía entre 25,000 y 50,000 pesos fuertes. La opinión de este sector era que bastaría aplicar a estos gastos alguna de las muchas cargas que los gravaban, como el derecho de Periage⁴⁹. Finalmente, la Corona aplica el impuesto del 3% y se reconoce la mayor efectividad del corso, en desmedro de la marina de guerra.

En el mes de julio, el 19, la Junta General del Comercio había considerado aceptada la habilitación de corsarios realistas, por lo cual:

... se nombró una comisión facultada para hacer un armamento temporal de buques particulares en corso; proporcionar los medios de costearle, administrar los fondos que a este fin se recauden y dar cuantas disposiciones sean respectivas a aquel, de acuerdo en todo con este Consulado. La elección recayó en los señores D. Antonio Canadell, D. Leandro José de Vineigra; D. Ramón Vitor, D. Pedro Ruiz de Loayza, D. Francisco Escudero de Isasí, D. Santiago José Terry, D. José Bermúdez de Castro y D. Fernando Gargallo⁵⁰.

48 Valdizán, J.: *Ob. cit.*, t. II, p. 158.

49 Carrera Pujols, J.: *Ob. cit.*, t. III, p. 12.

50 Legajo 347, Sección Juzgado de Arribadas, AGL.

Dicha Junta trabajaría en el abastecimiento de las naves corsarias y en reglamentar esta actividad, que si bien no era nueva para ellos, ahora tenía un carácter singular por el hecho de ser contra antiguos súbditos coloniales.

El 8 de noviembre de este mismo año, Fernando VII completó las ordenanzas sobre corso y de inmediato se aprobaron las diversas solicitudes para armar corsarios que fueron, preferentemente, a las costas americanas. Así, aparecen los primeros exponentes de marina irregular en las costas de Chile, a la vez que el Consulado de Lima arma sus corsarios contra los de Buenos Aires y los insurgentes chilenos consideran necesario aumentar sus unidades contra los corsarios españoles⁵¹.

En 1817 continúan las solicitudes de estas patentes y el teniente de navío Diego Cónsul Jové, arma para Pezuela una escuadrilla, con la corbeta "Vélez" y el bergantín "Pezuela", entre otros. En el mes de mayo inician sus acciones destacando a la fragata "Venganza" y al bergantín "Portillo" hacia las islas Galápagos, que solía ser uno de los refugios de los corsarios "insurgentes".

En agosto del mismo año, el gobernador de Guayaquil arma dos buques corsarios con una dotación de 100 hombres y el 31 de diciembre se anuncia el regreso de dos corsarios que vuelven al Callao: "Cleopatra" y "Tagle"⁵².

El virrey Pezuela (1816-1821), en Lima, da muestras de un conocimiento profundo de la actividad corsaria, de donde alerta sobre la preparación en puertos norteamericanos de buques con bandera de Buenos Aires "... para hacer el corso en este Mar Pacífico con el fin de destruir la fuerza del Rey y aniquilar el comercio..."^{52a} y da su apayo a la formación de corsarios por el Tribunal del Consulado de Lima, aunque para 1819 se dirige a este Tribunal manifestando una cierta satisfacción porque:

"... la multitud de corsarios que infestaban estos mares en todas direcciones han desaparecido de algún tiempo a esta parte...". Afirma que han cesado los peligros de la navegación "... que con infinitos perjuicios de los propietarios, del público y de la Real Hacienda han tenido anclados los buques nacionales en nuestros surgideros"^{52b}.

Pero este entusiasmo es efímero, pues sin duda los corsarios para 1819 y años siguientes no es que no actúen, sino que se retiran a las costas españolas y a América casi no llegan naves de España, además San Martín ya cuenta con una armada nacional chilena y los españoles, con el mismo Pe-

51 Puente Candamo, José Agustín de la, *Historia Marítima del Perú*, t. V, Vol. I, p. 159.

52 *Ibid.*, p. 159-160.

52a *Ibid.*, p. 160.

52b *Ibid.*, p. 163.

zuela empezaron a retirarse al interior, de manera que la acción corsaria tuvo que ser menor, excepto para detener a los corsarios españoles, de lo cual, además, se ocuparon también los neutrales.

De 1818 y 1819 tenemos poca información sobre el corso real, hay sólo una referencia al proyecto de José Veguer, en Madrid, quien el 27 de abril de 1818 desea armar corsarios contra los piratas y corsarios "insurgentes", mediante estímulos a las compañías españolas de comercio, más que a los príses "amigos", pues éstos tienen intereses diferentes en lo que a comercio se refiere y al abrirles estas rutas ya sería difícil que las abandonaran. Y, para 1819 se anuncia que los corsarios "*Bretaña*" y "*Castor*" armados por el Consulado de Lima han apresado la fragata angloamericana "*Pegaso*" y la corsaria española "*Xaviera*", en Coquimbo, hizo lo propio con la americana "*Minerva*"⁵³, debido a que muchos de los "insurgentes" sacaban la licencia de corsarios en Baltimore y Nueva York, por lo cual la Corona española considera a los norteamericanos como uno de los principales puntos de apoyo de los revolucionarios.

Es el año 1824, uno de los que reúne la mayoría de las acciones corsarias realistas, posiblemente porque es cuando ya la situación del dominio español en el continente está acabado. Por esto, desde comienzos de enero empiezan las noticias acerca de las presas que hace una flotilla, integrada por un bergantín, una goleta y una fragata, sobre todo con naves inglesas. En el mes de marzo se destaca la presencia del bergantín "*Moyano*" (a) "*Real Felipe*" y del "*Constante*" (a) "*Ejército del Norte*"⁵⁴. También se ponen de relieve los pasos dados por el gobernador de Chileó, Quintanilla, para armar naves en corso, con autorización de La Serna, y éstas son: "*Vigía*" y la goleta "*Quintanilla*" (a) "*Nuestra Señora del Carmen*" a cargo del capitán Mateo Maineri y no darán descanso a los insurgentes pues están en permanente vigilancia y capturan un bergantín americano "*Frederick*", una goleta inglesa "*Stanmore*" y un bergantín inglés "*Catherine*", luego bloquean Valparaíso, hasta que la "*Quintanilla*" es apresada por el barco francés "*La Dilligence*"⁵⁵ motivando una larga disputa entre españoles y franceses, los primeros justificando la acción del capitán de la "*Quintanilla*" y los segundo subrayando que la acción corsaria había ido más allá de los límites aceptables, por haber atacado a naves neutrales, pese a que como sabemos la mayoría de corsarios "insurgentes" tenía originalmente bandera norteamericana, inglesa, francesa o aun portuguesa, de allí la certidumbre del corsario español de lo ambiguo de las matrículas que podían estar escondiendo a naves enemigas. Sin embargo, las autoridades francesas no vacilaban, al igual

53 Ibid., p. 162-163.

54 Ibid., p. 603-605.

55 Legajo 423. BB4 Marina. Archivo Nacional de París.

que las británicas, en amparar a sus nacionales sin tener en cuenta la inocencia o culpabilidad de los mismos.

Para 1824 podemos decir que había terminado la participación de los corsarios "insurgentes", continuó sólo el corso realista y aún éste por poco tiempo, pues al haber perdido ya las colonias, excepto Cuba y Puerto Rico era poco lo que podía defender en estas costas y menos el daño que podía causar. Además, no disponía de refuerzos debido al mal estado de su propia Marina de guerra.

Así, se puede concluir que frente a la eficaz acción corsaria de sus antiguas colonias, es poco lo que pudo hacer España para proteger su comercio y todas las medidas que trató de aplicar para sacar de la ruina a esta actividad resultaron infructuosas. El corso "insurgente" resultó un auxiliar importante para la revolución americana.

RESUMEN DE LOS BUQUES APRESADOS POR LOS CORSARIOS INSURGENTES EN LAS COSTAS ESPAÑOLAS Y AMERICANAS

PERTENECIENTES A ESPAÑOLES

Buques apresados	Capitán	Dueño	Carga	Capitán corsario y buque	Destino	Fecha	Observaciones
<i>1815</i>							
Goleta "Pastora"							Bahía de Todos los Santos
Fragata "Monserrate"							
<i>1816</i>							
Fragata "Comercio de Cádiz".	Tadeo Chacón	T. Chacón					Llevado a Cartagena.
Bergantín "Patriota".		José Acuña					
Fgta. "San Juan Bautista" (a) "La Oliva".	Miguel Silony						
Polacra "Nuestra Señora de Regla".	Esteban Márquez						
Barca "Nuestra Señora del Carmen y San Antonio" (a) "La Corza".	José Salinas	Dotres y Canadell					
Bombarda "San Juan Bautista" (a) "La Voladora".	Mariano Aranda						
Berg. "San Francisco de Asis".	Vicente Llovio						
Berg. "Palafox".	Jaime Giver						Tomado después de tres abordajes y fusilado al capitán en Cumaná.
Fgta. "Resolución".	Juan Gener						Rescatada.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Bombarda "Santo Cristo del Grao".	Valiente,						
Barca "Nuestra Señora de las Mercedes".	Diego Pascual Mercader						Procedente de La Guayra.
Fragata "Carlota".	Miguel Martín						
Polacra "Santa Tecla".	Andrés Boní y Mayo!						
Fgta. "Nuestra Señora de los Dolores" (a) "La Primavera".	Nicolás de Larrea						
Fgta. "Atrevida".						nov.	La Habana.
Fgta. "Gobernadora" "La Consecuencia".				Brown-Bouchard Fgta. Hércules			De Guayaquil.
Corbeta "Montañosa" "La Candelaria".				Brown-Bouchard Corb. Halcón			En Chiloé
Dos bergantines.				Brown-Bouchard			De pisco.
Goleta "Andaluz".				Berg. Trinidad			
Un místico.				Brown-Bouchard			De pisco.
Barco guaneco.				Brown-Bouchard			Por islas Hormiga.
Goleta "San Antonio y la Magdalena".	Juan Antonio de Mendosona		sal, vinos, aceite, losa.	Goleta "El Congreso de Buenos Aires"	Santander	14.5	Saqueada a 10 leguas al O. de Cádiz.
Bergantín.	Suárez			Cap. José Almeida, portugués.			Tripulación anglo-americana.
Místico "Nuestra Señora de los Dolores".	José López		azúcar, café y otros frutos.	Gol. "El Congreso..."	Cádiz	21.6	De La Habana. Apresado y saqueado a 80 leguas al O. del cabo Santa María.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Berg. "San Andrés".	Antonio Zubiaga	Pascual Turbiano	azúcar, palo y café.	Gol. "El Congreso..."	Cádiz	22.6	De La Habana. Apresado y saqueado sobre el cabo Sta. María.
Gol. "Nuestra Sra. de los Dolores" (a) "La Leona de Cádiz".	Alf. de Eg. graduado	Manuel Moreno de Mora	frutos y registro de plata.	Gol. "El Congreso..."		24.6	De Veracruz y La Habana sobre los Cabos.
Barca de S.M. "Actividad".	Alf. Benito Maza		correspondencia.	Gol. "El Congreso..."	De regreso a España	27.6	
Javeque "San José y Animas" (a) "El Valiente"	Juan Bautista Orosco		café, cacao, algodón, cueros.	Goleta "Independencia". Cap. Miguel Ferrades, raguseo.		27.6	De La Guayra. Apresado 18 leguas al O. del cabo de Santa María.
Berg. "Los Tres Amigos".	Manuel de Arechavaleta		aceite, aguardiente, jabón, cáscara de pino.	Gol. Independencia"	Villa, Juan	8.7	De Barcelona. 4 leguas al N.O. del cabo San Vicente.
Quechemarín Berg. "San Antonio".	Juan Antonio de Olarduy		1.200 fanegas de cacao y otros.	Gol. Independencia". Gol. Independencia".	Vijona	30.9	De La Guayra. 4 leguas al N.O. del cabo San Vicente.
Fgta. "Ciencia".	Pedro Salcedo	Mariano Leifond	grana, azúcar, palo y otros	Bergantín. Insurgente "Potosí". Cap. Chasse y tripulación angloamericanos.		6.10	De Veracruz y La Habana sobre La Bermuda.
Berg. "Nuestra Señora del Rosario".	Juan Paredes		sal.	Bergt. "Esparta" Cap. Juan Pizarro.	Ribadco	16.10	De Asturias. Apresado entre Huelva y cabo Sta. María.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Polacra "Narcisa".	Bucnaventura Durall		vino, frutas, som- breros, sederias y otros géneros.	Goleta "Mangore" o "Mango".	Cuba	27.10	De Málaga. Apre- sada a 35° 30' lat. N. y 1° 3' long. O. de Cádiz. De La Habana.
Fragata "Unión".	Gerónimo Añeses	Mariano Lefond		Goleta "Mangore".	Cádiz		
Ber. "El Pópulo de Se- villa".				Gol. "Mangore".			
Berg. "San Miguel (a) "Volador".	Juan Francisco de Ibarra		frutos	Gol. "25 de Mayo". Cap. Guillermo José Estéfano.		31.10	De la Guayra. Apre- sado a 5 leguas al S. de cabo San Vi- cente.
Fgta. "Esperanza de Cá- diz".	Lorenzo Domingo Catani	Bartolomé Costello		Gol. "25 de Mayo".			Apresada cerca del cabo San Vicente.

1817

Berg. "Júpiter".	Vicente Llovio	Pascual Turbiano	azúcar, caoba y cedro.	Goleta		12.1	De La Habana. Apresada a 16 le- guas al O. de Cá- diz.
Quechemarín "Nuestra Se- ñora del Camino".	Manuel Gómez		vino, aguardien- te, jabón, hilo y bayeta.	La misma	A La Coruña	12.1	De Cataluba.
Barca "San Fernando".	Francisco Márquez						En los Cabos don- de servía de vigía.
Fgta. "San Pablo" (a) "El Numantino de Cádiz".	Alejandro Nocety	Hdefonso Ruiz del Río				16.4	De La Guayra.
Goleta "Paloma".	Felipe Domínguez		cacao y palo.	Goleta			
Fgta. "Prudencia".	Nicotás Ibarbergoitia			Goleta			

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Fgta. "Flor de Mayo".	Agustín Fernández			Goleta			De Trinidad.
Fgta. "Nuestra Señora de los Dolores" (a) "El Paquete".	Manuel de la Sierra	Manuel Moreno	registro de plata y frutos.			16.4	De Veracruz. Lle- vada a Boquilla de Piedras.
Polacra "San Antonio".	Francisco Garriga		azúcar, palo, ca- fé, frutos.	Berg. "Invencible de la Indep. del Sur".		4.5	De La Habana Apresada sobre Las Bermudas.
Polacra "Tita".		José Vea Murguía	40.000 ps.	Cdnte. Jost anglo- americano.			De Veracruz.
Fgta. "Santander".				Ibid.	Calcuta	5.5	De La Habana.
Fgta. "Nuestra Señora del Buen Suceso" (a) "La Esperanza de Cádiz".	Juan Lobo	Real Cia. de Filipinas		Berg. "Indep. del Sur" y Gol. "Pa- triotista". Cap. Feker, angloamericano.	Calcuta	8.6	De Cádiz. Apresada a 24 millas.
Místico "Flor de Mayo".	José Vázquez	Tomás Ravina	cacao. cueros. Presos.			10.6	De La Guayra Apresada a 36° 50' lat. y 12° 50' long. O. de Cádiz.
Goleta "Carmen" (a) "La Antonia".	Diego An Pazos			Ibid.	Santander	10.6	De Cádiz. Sobre los Cabos.
Gol. "Catalina".	Ramón Cona						
Goleta "San Ramón".	Juan Antonio Aldecoa		cacao, azúcar, etc.	Gol. "Invencible". Cap. Diego Barnes.		10.6	De Cádiz. Apresada sobre los Cabos.
Quechemarín "Nuestra Señora del Carmen y Animas".	Juan Abal		aguardiente, vino, papel, etc.	Berg. "Independen- cia" y Gol. "Patrio- ta".	La Coruña	24.6	De Alicante. A 6 leguas de Cádiz.
Corbeta "Rosa".	Mateo Ibarquien	Bernardo Villagelin	azúcar, cacao, pa- lo y café.	Goleta "Patriota"		26.6	De La Habana. A 10 leguas de Cádiz.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Javeque "San Antonio".	Juan Guash			Goleta.		29.6	De La Guayra. Apresada a 5 leguas de Cádiz.
Barca "Nuestra Señora de la Regia".				Berg. "Indep." y "Mangore".			
Fgta. "Nuestra Señora de a Merced" (a) "La Corza".	Juan José de Selma	Dotres y Canadell		Ibid. y Gol. "Patriota".		29.6	De Santiago de Cuba. Sobre la costa de Africa.
Berg. "Rosalia" (a) "La Palma".	Francisco Maristani			Ibid.		29.6	De Santiago de Cuba. Apresado y saqueado.
Fragata "Teresa" (a) "El Roig".	Juan Antonio Pascual		1,358 cajas de azúcar, café, algodón, palo campeche, cueros, caoba.	Ibid.	Málaga y Barcelona	1.7	De La Habana.
Quechemarin "San Antonio y Animas".	Juan Bautista Luzarraga		vino, aguardiente, etc.	Ibid.	La Coruña	1.7	De Tarragona. Sobre el cabo San Vicente.
Berg. "San Francisco de Asis" (a) "Dos Hermanos".			azúcar y palo.	Gol. "Tucumán".		11.8	De La Habana. Apresado cerca del cabo Santa María.
Berg. "Dolores".	Mateo Pérez		sardinas y congrios.	Ibid. Cap. Jorge Wilson.	Barcelona	24.8	De Santa Eugenia. A 6 leguas al S. E. del cabo Sta. María.
Berg. "Maria Josefa".	Juan B. Rato	José de Zeresito	En lastre.	Ibid.		23.8	De Santander. A 7 leguas de Sta. María.
Quechemarin "Nuestra Señora del Carmen".	José Ignacio Zavaia		fierro, clavazón y duelas.	Ibid.		11.9	De San Sebastián. A 9 millas de Santa María.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Quechemarín "San Buena- ventura".	Martin de Arze		hierro y cuelas.	Ibid.		11.9	De San Sebastián.
Fgta. "Nuestra Señora del Pilar" (a) "El Paraguay".	Juan Dut			Ibid.		9.9	
Fgta. "María Josefa y Te- resa".				Ibid.		9.9	De La Habana.
Fgta. "La Joaquina de Li- ma" y 5 buques.				Ibid.		9.9	De La Habana.
Quechemarín "María Ro- sa".	Antonio Allona		cebada.	Col. "Congreso de Buenos Aires", Cap. José Almeida.		12.9	De Santander. A 16 leguas al E. del cabo Santa María.
Berg. "San Francisco de Paula".	Lorenzo Bitrial		sardinias.	Ibid.		25.9	De Beluzo. A 15 leguas al N. E. del cabo Santa María.
Fgta. "Diana" (a) "El Pájaro".	Miguel Boso	Pedro Nolasco Soto	azúcar, palo, café, cueros, zarza, gra- na, 3,000 ps. fuertes.	Ibid.		1.10	De La Habana. A 12 leguas del cabo Santa María.
Goleta "Mariana".			Correspondencia.	Ibid.		2.10	Al S. del cabo San- ta María.
Barca de guerra "Activi- dad".				Ibid.		3.10	Entre cabo Santa María y Cádiz.
Berg. "Hermosa María".	Juan Antonio Sarria	Bartolomé Aspurua	cacao, algodón. palo.	Ibid.		4.10	De La Guayra. So- bre el cabo Santa María.
Berg. "Santo Cristo".					Cádiz		De Lima.
Fgta. "Fraternidad".							
Fgta. "Belén".							
Fgta. "Catalina".							
Fgta. "Veloz Mariana"							

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Fgta. "María Josefa". Fgta. "Encantada". Berg. "Economía".							
<i>1818</i>							
Fgta. "La Minerva". Goleta correo de S. M. "Tránsito". Ibid. "Mariana". Barca "Veloz Valenciana".				Lanchón Berg. de Buenos Ai- res 20 cañones.		Enero 18.1	En Arica. Isla Santa María.
Berg. "El Volador".				Berg. "El Criollo". Cap. Juan Poot. Goleta Comandante francés Blest.		17.4 Junio	Lat. 36° 20', long. 4° O. de Cádiz. En Pisco.
Polacra española.				Goleta		12.5	De Levante. A me- dio tiro de cañón del cast. de San Sebastián.
Berg. "Rayo". Javeque "San Juan". Quechemarin "Regla".						Mayo Mayo 2.6	De Galicia.
Berg. "Justiniano".				Gol. "Buenos Aires" y "Provincias Uni- das". Cap. Juan Du- ter y Juan Joninsen. Gol. Cdnte. Blest.		30.6	A 6 leguas de Cá- diz.
Gol. "Nuestra Señora de la Sisa". Polacra "San Antonio". Goleta "Galfana".	Mariano Guret			Gol. "Buenos Aires" y "Prov. Unidas..." 3 Bergantines		Junio Junio	Frente a Higuera.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Fragata "Aventurera".				Berg. "Independencia de Buenos Aires"		8.7	A 15 leguas de cabo Espartel.
Barca "San Antonio".						21.7	Cerca de La Guayra.
Frag. "Intrépida".				Fgta. "Vigilancia".		12.7	A 55 leguas al N. de La Coruña.
Berg. "Europa".				Corbeta "El Congreso". Cap. Junient. Bergantin		Julio	Pisco.
Berg. "San José" (a) "El Roig".				Ibid.		25.8	Cabo de Santa María.
Berg. "Santa Cristina" (a) "El Industrioso".						25.8	50 millas al S.O. de Cádiz.
Berg. barcelonés "Arrogante".				Corbeta		7.9	A 9 leguas de La Coruña.
Bomberda "Carmen".						7.10	A 3 millas al S. del cabo Sta. María
Fragata "Castilla".			cacao, cascarrilla, lana de vicuña, añil, chinchilla, manteca de cacao, raíz de ratania, bálsamo, ps. fuertes.				Al S.O. del cabo Santa María. Del Callao.
Berg. "Bolevo".						10.12	
<i>1819</i>							
Fgta. "Cristina".						24.1	
Fgta. "Júpiter".						Febrero	

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Patache "San José".						13.3	A 7 leguas al N. del cabo San Vi- cente
Pateche "Nuestra Sra. del Carmen".						13.3	Entre Málaga y Cantabria
Buque "Santa María".						13.3	Ibid
Dos buques.						13.3	De Galicia y Sevi- lla.
Gol. "Santiago" (a) "La Armonía".						22.3.	De Santa Marta.
Berg. "Fortuna".						Abril	De La Habana.
Berg. "Tigre".			café, cacao, añil.	Gol. "La Julia". "Constitución" Cap. Michael O. Brown (De Buenos Aires).		11.4	
Berg. austriaco "Ceres".						8 al 10.5	
Polacra "Paloma".						Ibid.	
Lanchas "Carmen" y "Ec- ce Homo".							
Barca "Nuestra Señora de Regla" (a) "La Reyna".						9.5	A 30 leguas al S. SO. del cabo San Vicente.
Ber. americano "Spartan".	Juan Pablo Gómez, esp.		Española	Gol. de guerra. "El Criollo". De Venezuela. Cap. M. Dewastres.		3.7	
Fragata.				Bergantín		11.7	A 300 leguas al O. de Barcelona.

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
<i>1820</i>							
Berg. inglés "Hermes".				Bergantín		31 3	Se respetó la carga por ser inglesa.
<i>1821</i>							
Jabeque polacra "Bello Pararito".				Bergantín		4 4	Cercanía de Cádiz.
Berg. "Leonidas".			plata, oro, graua, añil.	Corsario insurgente de Artigas. Tripulación norteamericana. Gol. de 3 palos "Leona"—De Artigas.		14-15 3	Lat. 36° 6', long. 0° de Cádiz. 11° 8'.
Fgta. "Infanta Maria Francisca".						4.6	Lat. 36° 51', long. 5° 4' occidente de Cádiz.
Barca portuguesa "La Concepción".				Buque "La Belona"—De Artigas. con tripulación inglesa, norteamericana y francesa.		11.6	De La Habana.
Polacra "San Cristóbal y otros".							
Jabeque y otro.				Berg. "Leonidas".		Julio	De La Guayra.
Barca "Bon".				Goleta		28 8	
Fgta. mercante "Unión".						12.11	En el cabo Santa María.
Otras presas.							
<i>1822</i>							
Goleta "La Nueva Centella".				Bergantín		28.1	De Puerto Cabello y Puerto Rico. Apresada en Cádiz

<i>Buques apresados</i>	<i>Capitán</i>	<i>Dueño</i>	<i>Carga</i>	<i>Capitán corsario y buque</i>	<i>Destino</i>	<i>Fecha</i>	<i>Observaciones</i>
Quechemarin "Santa Ana".				Berg "Independencia del Sur"		19.4	Costas de Santa María
Lugre "Parra".						19.4	Ibid
Berg. "Carmen".				Ibid		19.4	Ibid
<i>1824</i>							
Buque español.				Buque "Orinoco".		Abril	De Cádiz.

(*) Legajos 348, 353, 354, 355, 357. Sección Juzgado de Arribadas, AGI; La Gaceta de Gobierno, Lima, N° 27, t. VI, 26.4.1824; Vargas Ugarte, Rubén. Historia General del Perú, t. VI.