

Aspectos navales del Proceso Independentista de Uruguay y la región*

Por: Capitán de Navío José Luis Matteo¹⁴

“Sean los orientales tan ilustrados como valientes”
José Gervasio Artigas.

Temario ponencia

Introducción

Situación política

La situación histórica geográfica de la banda oriental a comienzos del siglo XIX

Estrategia naval artiguista

La guerra del corso

Repercusiones del corso artiguista

Conclusiones

Introducción

Cuando se piensa en un Artigas geopolítico, podría creerse que las cuestiones marítimas y navales no tuvieron peso suficiente en el transcurso de los acontecimientos que rodearon su acción política y militar. La batalla de Las Piedras, el Sitio de Montevideo, el Éxodo, el establecimiento de su cuartel general en Purificación, el Reglamento de Organización de la Campaña, son algunos de los hechos más recordados que resaltan el enfoque de una perspectiva terrestre dentro del análisis histórico.

* Este documento es resultado de la ponencia virtual presentada en desarrollo del IV Seminario Internacional Virtual “Reminiscencias sobre acciones navales que contribuyeron a las gestas de independencia hispanoamericanas entre 1804 y 1828”, realizado en la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” en Agosto 22 de 2019, como insumo del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Minciencias y categorizado en “B”.

14 **Capitán de Navío CG José Luis Matteo, Armada de Uruguay.** Magister en Estrategia Nacional (CALEN. Egresado del Curso de Estado Mayor General, con el 1er lugar en su curso, Licenciado en Sistemas Navales (ESNAL), Título de Profesor de Historia de los Conflictos Armados, Miembro del Tribunal General de Honor de la Armada (2018 - 2021), Miembro activo del Instituto de Historia y Cultura Militar del Uruguay “Cnel. Rolando Laguarda Trias” y Miembro supernumerario de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Actualmente dicta o participa de las siguientes actividades: Modulo Historia Naval Curso de Profesores de Historia, Cátedra de Historia Naval (Escuela de Guerra Naval), Operaciones en y sobre la superficie (Escuela de Guerra Naval), Recursos Humanos (Escuela de Guerra Naval) y es el Jefe de Área Académica Juegos de Guerra (Escuela de Guerra Naval).

Sin embargo, la consideración hacia las realidades marítimas no solo estuvo ausente en la concepción geopolítica artiguista, sino que ocupó un lugar preponderante que atendió a la totalidad del poder marítimo, incluyendo a la marina mercante, los asuntos portuarios, la navegación, el comercio marítimo internacional y también la marina de guerra y sus acciones en distintos teatros de operaciones, tanto en el espacio defensivo local como en su proyección internacional contra los intereses marítimos enemigos en alta mar.

Los aspectos estratégicos y económicos de esta última modalidad de acción, llamada genéricamente “guerra de corso”, serán el motivo central de esta exposición.

La anterior mención de distintos hechos relacionados con los asuntos marítimos resulta significativa para demostrar la existencia, por parte de Artigas, de una verdadera política al respecto, particularmente al ser analizados en su desarrollo y a la luz del estudio de los documentos de la época, en los que, como veremos posteriormente, regulaba su proyección y acción.

No hay posibilidad de ninguna política que no vea la realidad a través de los ojos de la geografía y de la historia, así que para analizar al Artigas geopolítico (en este caso particular podríamos decir océano político) es necesario repasar brevemente cuál era la situación de los parámetros históricos, geográficos y políticos de su tiempo.

Situación histórica geográfica de la Banda Oriental a comienzos del siglo XIX

Un distinguido historiador compatriota ha definido para nuestro territorio la triple y permanente condición de pradera, puerto y frontera. Las dos primeras funciones, pradera y puerto, son la derivación inevitable de la geografía: por una lado la pampa húmeda, fábrica natural de alimentos que rinde a la par de las mejores en el mundo y, por otro lado, la puerta de entrada y cabeza natural del hinterland que definen el Río de la Plata y sus grandes afluentes.

La característica de frontera surge de la acción humana y es consecuencia de los sucesivos traslados que sufrió la línea demarcadora entre los dominios españoles y portugueses, conviniendo al territorio actual de nuestro país en “zona de marca” de aquellos dos grandes imperios.

Si esos tres factores, pradera, puerto y frontera, pautaron el desarrollo histórico de nuestro pueblo, resulta indispensable recurrir entonces al auxilio del estudio de ese proceso para verificar cómo funcionaron dichos datos en la realidad política.

La historia marítima nacional es breve, debido fundamentalmente a la retracción de sus habitantes, más dedicados a su espacio terrestre que al horizonte marino. No es de extrañar, sin embargo, esta falta de vocación hacia el mar, ya que las óptimas condiciones que se ofrecían a los pobladores de la Banda Oriental favorecían esa perspectiva terrestre.

Ante lo fácil de la vida campera, no existía necesidad de la dura opción del mar y el gaucho, “marinero convertido en jinete”, que constituyó, a su tiempo, el arquetipo nacional que dominaba con su cabalgadura los enormes espacios de la llanura desierta y tenía a su disposición todos los recursos de la economía pecuaria. Su relación inicial se produjo con la estancia cimarrona, que conjuntamente con el matadero y el saladero integraban el rudimentario pero suficiente sistema económico de la época.

Por otra parte, el cuero era un material imprescindible para la tecnología de aquel entonces, por lo que la economía de la Banda Oriental estaba en excelentes condiciones de intercambio con los mercados internacionales para conseguir los insumos provenientes de ultramar. La carne, de más está decirlo, era el elemento principal de la dieta de la población, que completaba con el mate su alimentación carnívora. En estas condiciones,

la atención hacia el mar era innecesaria y por mucho tiempo así se mantuvo, marcando el predominio de la función pradera.

Pero la geografía fue imponiendo lentamente el constante rol de las aguas como medio de comunicación y así, el asentamiento en el medio oriental de actividades marítimas, creó una nueva perspectiva.

La Corona española apreció nitidamente el valor del Río de la Plata y en especial de su costa norte, provista de dos puertos: Montevideo y Maldonado. En el primero, abrigo ideal para una escuadra, se dio asiento al apostadero que dominaría todo el Atlántico sur, incluyendo la costa africana y por el Pacífico la parte sur de la costa chilena. En el Puerto Estaño, mientras tanto, se estableció la Real Compañía Marítima, dedicada a la caza de mamíferos acuáticos en islas, aguas y tierra firme austral, complementaba en lo productivo comercial el poderío militar del apostadero.

El perfil de la costa, la función puerto, complementó entonces la función pradera en una singular simbiosis, ya señalada por Hernandarias, que visionariamente en 1608 había precisado las maravillas del territorio y la importancia de los puertos de Montevideo y Maldonado.

Al culminar el siglo XVIII, Montevideo era una ciudad eminentemente marítima, con una flota naviera privada que desarrollaba una actividad importante. El estamento mercantil montevidiano tenía en el mar su objetivo fundamental, porque Montevideo, al igual que hoy, era un puerto de ultramar, pero era también un puerto de cabotaje para el tránsito de mercaderías por el río Uruguay al litoral oeste de la Banda Oriental, y por el Paraná y el Paraguay, la ruta de la Hidrovía, a los puertos argentinos y paraguayos.

En cuanto a la condición militar del puerto de Montevideo, la incipiente organización naval creada a partir del Apostadero, fue evolucionando hasta constituir una escuadra de relativa importancia, que constituyó una fuerza significativa frente a los cambios políticos acaecidos a partir de mayo de 1810. Pero además de su trascendencia en el plano naval, la acción del apostadero tuvo consecuencias en el plano político, ya que sin la fidelidad de Montevideo a Fernando VII, no hubiera habido centro de resistencia militar y política de la Corona española y, por ende, tampoco habría existido razón para solicitar la intervención portuguesa, renovando las seculares apetencias lusitanas. De igual forma, quizás no hubiera plasmado como tal la existencia de la causa artiguista, símbolo de las ideas federales y autónomas, y en última instancia, uno de los elementos diferenciales de la identidad nacional del Estado Oriental.

Situación política

Son conocidos los hechos políticos que determinaron la organización de la guerra de corso contra la navegación portuguesa. Aquel don Juan VI de Portugal, que había sido forzado al abandono de Lisboa para radicarse en Río de Janeiro, enconado por las decisiones del Congreso de Viena que no habían satisfecho sus expectativas de reivindicación como potencia europea principal, influenciado por condicionantes políticas de orden interno que impulsaban al Brasil como potencia americana, comenzó a desarrollar una política internacional tendiente a consolidar su reino en el escenario de América.

Así pues, la situación política y la visión de sus gobernantes llevaron al Brasil a retomar la ruta tradicional de la cancillería portuguesa, iniciada en Tordesillas, que tuvo a la Colonia del Sacramento como mojón de sus ambiciones platenses. Una clara visión geopolítica indicaba la necesidad de dominar el Río de la Plata, como forma de tener la llave de comunicación hidrovial con sus territorios interiores, a los que de otra manera solo podía accederse por vía terrestre con inmensas dificultades.

Los apremios militares de España en 1811, y el extravío de los dirigentes porteños, le dieron nuevamente la oportunidad de intervenir en el Río de la Plata, ocupando el territorio de la Banda Oriental.

El armisticio de Elío con la Junta bonaerense, llevó también al retiro de las fuerzas portuguesas que habían sitiado Montevideo, a través de un tratado por el que el gobierno de Juan VI se comprometía a ayudar a Buenos Aires, si se producía un intento de recuperación por parte de España de los territorios del virreinato. La puerta quedaba abierta.

A partir de 1815, el proceso revolucionario había entrado en una fase crítica, en la que chocaban dos corrientes: la unitaria representada por Buenos Aires, que procuró el logro del protectorado inglés en los territorios del virreinato primero, y luego intentó restituir la monarquía en el Plata, confiándola a un príncipe de la casa de Braganza y la federal, representada por Artigas y su liga de provincias, que pretendía establecer un sistema político autónomo y federativo, de raíz hispánica, revalorizando los viejos principios de los fueros de las Cortes y los Municipios de tradición española e hispanoamericana.

La anarquía política resultante de esta situación de enfrentamiento, sumada a las intrigas de dos personajes que actuaron en Río de Janeiro en representación de intereses inconfesables. Un argentino, Manuel García, y un oriental, Nicolás Herrera, allanaron el camino y estimularon el propósito portugués, ya existente, de invadir nuevamente el territorio de la Banda Oriental.

El 20 de enero de 1817, las tropas de Lecor penetraron en Montevideo, haciendo efectiva una ocupación que duraría más de una década y que tan profundas consecuencias tendría en el destino nacional.

Estrategia naval artiguista

Toda estrategia militar, es decir, el empleo de los medios que se poseen para alcanzar los objetivos que han sido fijados por la política, está condicionada por la dependencia del uso del espacio geográfico en caso de guerra.

Así, en el caso de la estrategia naval, se establece una clara diferencia entre las naciones marítimas y las continentales. Las primeras, necesitan el dominio del mar, lo que implica conseguir su libre utilización en su función de vía de comunicación, lo que se logra a través de la existencia de un poder marítimo asentado sobre una poderosa fuerza militar oceánica, una numerosa flota mercante y bases navales metropolitanas y ultramarinas, para el sostén logístico de ambas.

Los estados continentales, por el contrario, no necesitan del dominio del mar, ya que su enclave territorial, o las características del mismo, les permiten mantener su esfuerzo de guerra con los recursos de su propio territorio, por lo que su acción naval debe dirigirse a negar o impedir el libre uso del mismo por parte del enemigo.

Resulta evidente entonces, que para determinar la composición y organización de una fuerza naval, se debe atender como primer e ineludible paso, determinar si el estado es de condición marítima o continental.

A su vez, para analizar la composición de dicha fuerza, resulta de interés seguir el esquema del almirante español, Luis Carrero Blanco, que reconoce una triple sustentación de toda armada, basada en la resultante de una compleja combinación de fuerzas materiales, fuerzas morales y fuerzas orgánicas.

Las primeras dependen fundamentalmente de la cantidad y calidad del material bélico; las segundas son función exclusiva del personal y se constituyen con el valor para sufrir

el efecto de la acción enemiga, así como de la compenetración con la causa por la que se combate; por su parte las fuerzas orgánicas tienen que ver con la exactitud y perfección con que se relacionan entre sí los componentes orgánicos internos, así como con la consustanciación doctrinal de los subordinados con sus superiores.

Los actos de guerra, en todos sus escalones, desde la concepción estratégica hasta el enfrentamiento táctico, consisten en reforzar e integrar esos tres pilares por parte propia y en intentar golpear inteligente y sostenidamente las fuerzas materiales, morales y orgánicas del enemigo. Los efectos destructores no se dirigen solo contra el material, sino que poseen repercusión desmoralizante y desorganizadora, aparejando el desgaste progresivo y acelerado de la fuerza militar enemiga.

Al analizar el caso de la estrategia naval y de la composición de la marina de Artigas, resulta obvio que las consideraciones sobre la dependencia del mar para la situación de guerra que estaba enfrentando, y las capacidades necesarias para lograr su dominio, lo llevaron a adoptar la estrategia propia de un estado continental: negar el libre uso del mar a su adversario.

La organización de las escuadrillas fluviales que operaron en los ríos Paraná y Uruguay contra las escuadras y las tropas portuguesas y porteñas, en las que se destacó el accionar de Pedro Campbell, primer Comandante General de la Marina, y el establecimiento de la guerra de corso contra el tráfico marítimo portugués, nos dan claramente la pauta de lo expresado.

En lo que respecta a la composición de la fuerza naval, de acuerdo al citado esquema de Carrero Blanco, es también evidente que las fuerzas materiales no podían ser el elemento predominante. La inexistencia de un estado organizado, la escasez de recursos económicos y materiales, y el reducido número de sus ejércitos, impedían siquiera pensar en una armada poderosa.

De allí entonces, las escuadrillas fluviales, sutiles y contundentes, formadas por lanchones que combatían en los ríos y a su vez desembarcaban a la misma tropa de marinería que actuaba en tierra aplicando la táctica de "montoneras", desarrollada por Campbell. Del mismo modo, la guerra de corso, arma de las naciones sin recursos suficientes para la lucha convencional en el mar, fue empleada con un notable concepto de economía de fuerzas, para atacar al comercio marítimo portugués y estrangular las líneas de comunicaciones y aprovisionamiento logístico del ejército invasor de Lecor.

En cuanto a las fuerzas morales, el estudio de los combates tanto de las escuadrillas fluviales como de los corsarios, enfrentando a enemigos materialmente muy superiores, nos enseña al igual que en tantas oportunidades a lo largo de la historia, como el coraje, la decisión y la adhesión espiritual a una causa, son elementos multiplicadores que se prodigan en milagros de realización.

En lo referente a las fuerzas orgánicas, Artigas eligió la dirección descentralizada, permitiendo la más amplia libertad de acción e iniciativa a los comandantes subordinados, lo que evidencia además del acierto de su lógica militar, la coherencia que su pensamiento, que en el plano político impulsaba las ideas de federalismo y de autonomía de las provincias, contra las concepciones unitarias y centralizadoras del gobierno porteño.

Mando flexible, tácticas aguerridas e irregulares, medios escasos pero adecuados a las realidades estratégicas, fueron las grandes líneas de la conducción aplicada por el jefe oriental, principios que no se aprenden solo en las academias militares, sino que responden al genio de las mentes y espíritus brillantes, como el del hombre que esta noche nos reúne.

La guerra de corso

Antecedentes históricos

Recurriendo al diccionario de la Real Academia Española, encontramos que corso, etimológicamente carrera, del latín *cursum*, significa "la campaña que hacen por mar los buques mercantes con patente de su gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas". Del mismo modo, corsario "dícese del que manda una embarcación armada con patente de su gobierno".

Los antecedentes del corso se remontan a la Edad Media, en la que los particulares, por "derecho de Fuerza", se apoderaban en el mar de los bienes del enemigo. Para evitar que estas situaciones fueran consideradas actos de piratería, los estados exigieron la posesión de las cartas de marca para aprobar su ejecución, y reglamentaron las condiciones de crucero y apresamiento.

Los gobiernos, conjuntamente a una declaración de guerra, publicaban su voluntad de expedir patentes de corso a los ciudadanos del país y a los extranjeros que quisieran ponerse a su servicio y luchar en el mar. Así mismo, se obligaban a pagar fianzas para cubrir las indemnizaciones que por reclamos se formularan contra el Estado, a causa de errores o injusticias en los apresamientos que se hicieran. El buque capturado debía ser trasladado a un puerto del Estado autorizante, allí era examinado para ser declarado "buena presa" por el tribunal competente, y liquidados los beneficios correspondientes.

Muchas naciones a lo largo de la historia recurrieron a esta forma de guerra. En Inglaterra, los grandes corsarios recibieron fama, dinero y honores, porque su acción favoreció la política general de la monarquía británica. Basta mencionar los nombres de Hawkins, Drake, Cavendish, entre tantos otros, para reconocer los más remotos y renombrados antecedentes históricos de la marina inglesa.

En la marina catalana, la flota mercante actuaba como auxiliar de la de guerra y colaboraba en las acciones navales, a través de expediciones de corso con las patentes correspondientes de los reyes de Aragón.

En Castilla, los reyes Católicos, carentes de escuadras con las cuales llevar a cabo sus soñadas expediciones marítimas o para proteger su voluminoso comercio, concedían permisos a particulares para desarrollar esa gestión, con navíos equipados, armados y tripulados a su costo. El Estado aportaba la documentación legal y exigía el cumplimiento de ciertas obligaciones de carácter político y económico. En este sentido, los grandes viajes de los siglos XV y XVI tuvieron características similares a las del corso.

Destacada fue también la acción de corsarios españoles a comienzos del siglo XIX, como respuesta ante la situación de enfrentamiento con Inglaterra, desarrollada a lo largo de toda la centuria anterior, y que tuvo su detonante en el ataque y apresamiento de una flotilla española en proximidades del cabo Santa María, en la costa gaditana.

El hecho, suscitado en pleno período de paz, sin mediar declaración de guerra, y en clara violación a los compromisos internacionales, provocó la dura reacción de la Corona española, que para plantear la guerra en el mar a su poderoso enemigo, impulsó a sus súbditos a emprender operaciones de corso contra toda nave de propiedad inglesa, concediendo amplias facultades y facilidades, y renunciando, respecto a las presas, a los derechos correspondientes al Estado en circunstancias normales.

Los capitanes al servicio de España, Estanislao Couraud, Domingo Ugalde, José Irigoyen, entre muchos otros, tuvieron una brillante actuación en el corso marítimo que desde el Apostadero Naval de Montevideo se llevó a cabo contra la navegación inglesa, con un

campo de acción que alcanzó el litoral atlántico americano y africano, el océano Pacífico y el mar Caribe.

En Francia, desde fines del siglo XVII, los corsarios se caracterizaron por su valentía e intrepidez ante las escuadras inglesa y holandesa. Jean Bart, Grammont, Surcouf, son los nombres más destacados del corso francés de aquellos tiempos.

Los Estados Unidos también recurrieron al corso durante las guerras de emancipación contra Inglaterra. Los cruceros de la *Diomede*, del *Visper* y el *Sancy Jack*, entre otros, pasaron a la historia por los estragos que ocasionaron al comercio marítimo inglés, que sin posibilidades de ser protegido, pagó un caro tributo frente a la pericia y valor de los capitanes estadounidenses.

Fue recién a fines del siglo XVIII y principios del XIX, que el corso empezó a perder prestigio como acción naval, porque las grandes potencias se comprometieron, a través de tratados internacionales, a no autorizarlo, actitud a la que se oponían las naciones de menor poderío marítimo, ya que dicha situación favorecía a aquellas.

Finalmente, el corso fue abolido oficialmente en 1856 en el Congreso de París, desde cuando prácticamente desapareció. Sin embargo, con el correr del tiempo fue evolucionando, manifestándose bajo nuevas formas subsidiarias de las marinas de guerra, cuyo objeto entonces pasó a ser la destrucción del enemigo, más que el obtener un provecho económico directo.

Desde entonces, el término corsario se aplica a las formas irregulares de ataque al tráfico marítimo enemigo, habiendo tenido los torpederos, los cruceros auxiliares y los submarinos, un papel destacado en acciones de corso durante las dos guerras mundiales de este siglo.

El corso artiguista

Planteada en el Río de la Plata la situación de beligerancia entre Portugal y Artigas, este, como ya dijimos, recurrió a la guerra de corso para diezmar al comercio adversario e interrumpir sus líneas de abastecimiento.

El caudillo oriental procedió gradualmente: primero corso en el Plata, luego en el Atlántico.

A mediados de 1816 salieron de Purificación los primeros buques corsarios artiguistas: el *Sabeyroy* y el *Valiente*. Artigas comunicaba al Cabildo de Montevideo la medida dispuesta en estos términos:

Marcharon a penetrar los Saltos del Uruguay los dos corsarios bien pertrechados para auxiliar en el río nuestros movimientos por tierra. Conviene autorizar el corso, expidiéndose la correspondiente patente para hostilizar por ese medio a los portugueses por mar. La medida puesta en práctica empieza a dar buenos resultados.

Los permisos de corso correspondientes eran expedidos desde el cuartel general del Hervidero con las firmas de Artigas y Monterroso, este como Secretario de Marina. Posteriormente, comenzaron también a habilitarse patentes de corso autorizadas por Lavalleja como comandante militar de la Colonia, y por Santiago Sierra, comandante de marina de Montevideo.

Pese a estas acciones, los medios eran exiguos, por lo que Artigas buscó ampliar la flota corsaria, celebrando acuerdos internacionales, principalmente con los Estados Unidos, a través de su agente consular en estas provincias, Thomas Halsey. Este, entusiasmado con la política artiguista, envió a su patria patentes de corso firmadas por el jefe oriental,

que fueron entregadas a marinos de aquel país, que, enarbolando el pabellón federal, partieron desde distintos puertos norteamericanos para operar en el Atlántico.

A mediados de 1817, casi 70 buques con pabellón oriental hostigaban en distintas latitudes al tráfico marítimo portugués; naves de desplazamiento ligero y poco calado que incursionaban sobre las costas brasileñas y se retiraban rápidamente, poniéndose fuera del alcance de la artillería de los buques lusitanos, de mayor porte y más lentos.

La Ordenanza General de Corso

Para que estas acciones no fueran calificadas de arbitrarias y tuviesen su justo valor legal, el corso estuvo regido por una cuidadosa reglamentación que revela en su autor amplitud de miras políticas, clara información y conceptos jurídicos e inspiración de neto sentido americanista.

La Ordenanza General de Corso, firmada por Artigas en Purificación, constaba de 18 artículos, en los que estaba determinada con toda exactitud la conducta que debían observar los corsarios desde el punto de vista del derecho internacional. Aspectos de carácter contractual, contributivo, de liquidación de presas, fiscales, jurisdiccionales y disciplinarios, entre varios tópicos, están contenidos en esa cuidadosa y prolija reglamentación.

Hay sin embargo allí dos conceptos que merecen una mención especial porque ponen de manifiesto la solidez del pensamiento de Artigas, revelado, así mismo, en otros documentos de su autoría.

Se trata del artículo 1º que consagra la ciudadanía americana y del artículo 10 que expresa el criterio de solidaridad continental, al ordenar que se procediera contra los buques que pretendieran “la subyugación y nueva conquista de esta provincia o cualquier otra del continente americano”.

Sentido americanista que se adelantó a la propia concepción bolivariana, tan frecuentemente referida como antecedente de la integración continental.

Las Letras Patente

El interesado en obtener patentes de corso, debía firmar un compromiso ante la autoridad marítima provincial y ofrecer garantías por su buen uso, así como por las presas hechas. Luego de asumida esta responsabilidad y sus obligaciones, la nave corsaria, para hacerse a la mar, necesitaba de la imprescindible identificación como tal, que consistía en un triple conjunto de documentos.

El primero de ellos era la patente o carta de navegación que individualizaba al buque y su nacionalidad, sus principales características, el nombre de su capitán, y establecía el tiempo de duración del permiso, autorizándolo a usar el pabellón artiguista y a navegar en todos los mares del mundo.

El segundo documento habilitante, era la carta de marca o patente de corso, certificado por el cual se le autorizaba, dentro de los límites del Reglamento General del Corso, a ejercer el derecho de captura y confiscación de los bienes sobre las naves enemigas. El único documento de este tipo que se posee, es la copia autenticada por el cónsul de los Estados Unidos en La Guayra, John Adams, de la patente de corso otorgada por Artigas al capitán John Clark, comandante del buque *La Fortuna*, expedida en Purificación el 19 de noviembre de 1817, y que lleva el número 6 del Departamento General de Marina con las firmas de Artigas y Monterroso.

El tercer documento con que debía contar el buque corsario, era la carta de presa o patente de oficial de presa, que atendía a la seguridad de los buques apresados y su conducción a puerto. En virtud de que los capitanes no podían por sí mismos conducir las presas, ni los buques corsarios acompañar muchas veces su captura a cada puerto, se extendían dichas cartas de presa en favor de otros oficiales de la tripulación del corsario.

Desde hace ya varios años se conoce la existencia de uno de esos documentos, que está impreso en un formulario, por lo que es de suponer que su número fue seguramente cuantioso. Está suscrito por Artigas y refrendado por Monterroso, y otorgado en favor de Juan Murphy, oficial del corsario *La Fortuna*, el 15 de noviembre de 1817, 4 días antes de la fecha de la referida patente de corso entregada al capitán Clark. Además de su valor histórico, este documento reviste una importancia mayor, ya que por ser el más antiguo concerniente a la marina artiguista de que se tiene constancia, su fecha ha sido adoptada como conmemorativa de la creación de la Armada Nacional.

Este triple conjunto de documentos, conocido con la expresión genérica de Letras Patente, fue otorgado durante el período 1817-1820, y su principal agente fue, como ya se dijo, el propio cónsul norteamericano en Buenos Aires.

Caídos los puertos de Montevideo y Colonia en poder de los portugueses, comenzaron a remitirse las patentes a los Estados Unidos, y los corsarios a operar desde puertos norteamericanos, principalmente desde Baltimore.

La política de Buenos Aires con respecto a Artigas, hizo que muchos corsarios empezaran a usar doble patente: la otorgada por Buenos Aires contra el comercio español, y la de Artigas, contra Portugal. La originalidad de este hecho radica en probar que el corso artiguista no estaba guiado exclusivamente por fines de lucro, sino que seguía atentamente los sucesos políticos del Río de la Plata.

Por los artículos 15 y 16 del Reglamento de Corso, Artigas instituyó el derecho de detención y visita, que tenía por objeto llevar a cabo las comprobaciones necesarias sobre la nacionalidad del barco detenido y su tripulación, la naturaleza de la carga, el objeto del viaje y el puerto de destino.

En aquella época, la inexistencia de un derecho marítimo internacionalmente reconocido, determinó situaciones de violencia, al pretender los corsarios llevar a cabo sus visitas, que muchas veces degeneraron en combates y resultaron en quejas, determinando algún juicio histórico negativo sobre el corso artiguista. Sin embargo, las crónicas procedentes de navegantes no portugueses, no afectados directamente por las acciones de apresamiento, y la ubicación en el contexto histórico y práctico de aquellas tripulaciones acostumbradas a la lucha y al asalto de otras naves, sirven para regular el enfoque crítico, situándolo en sus justos términos.

Es cierto que la reglamentación pudo haber sido violada en algunas oportunidades a lo largo de 4 años en los que intervinieron decenas de buques dirigidos y tripulados por hombres de diversas nacionalidades y distintos intereses, pero ello no resta mérito a quien concibió la medida y formuló su ordenanza.

Tribunales de Presa

Para que las naves tomadas al enemigo pudieran ser declaradas “buena presa”, era necesario que la posesión fuese otorgada luego de un juicio sustanciado ante el tribunal oficial destinado a ese efecto.

Quien capturaba una nave al enemigo no podía determinar por sí, sobre la propiedad de los actos de incautación, de la legitimidad y el buen uso de las instrucciones que habían presidido la toma de posesión. No podía librarse adjudicación a quien realizara

la captura, por una razón del derecho elemental: nadie puede ser juez de sus propios actos. Y porque desde el comandante hasta el último hombre de la tripulación estaban directamente interesados, ya que los compromisos del corso determinaban qué parte de la presa correspondía a cada uno.

La atribución definitiva se llevaba a cabo por el Estado autorizante, que poseía el instituto capacitado para ello, que recibió el nombre de Tribunal de Presas.

En América del Sur fueron particularmente importantes el de Buenos Aires, en el Río de la Plata, y el de Juan Griego, en la Isla Margarita, bajo la jurisdicción del gobierno revolucionario de Venezuela, que luego se transformó en dos cortes de almirantazgo: la de Angostura y la de Margarita. Existieron tribunales de presa en las pequeñas Antillas, en San Bartolomé, Santo Tomás y Granada y en el golfo de México.

En los Estados Unidos, por el contrario, no existieron ni tribunales de presas ni cortes de almirantazgo. Allí, la acción se sustanciaba ante los tribunales judiciales de cada Estado. El juicio tenía un carácter de controversia de derechos y los tribunales juzgaban, en materia de presas, como en cualquier otra de derecho marítimo, con las instancias de apelación naturales.

Los puntos de destino de las naves apresadas y de las mercaderías que ellas transportaban, sufrieron las alternativas de la política del momento, siendo, por épocas, preferidas unas plazas sobre otras.

Los corsarios de Artigas dirigieron sus presas, por el Río de la Plata, a Montevideo y la Colonia. Caída la primera, la Colonia del Sacramento continuó siendo puerto de acceso. Al caer a su vez Colonia, los corsarios se vieron precisados a llevarlas a Buenos Aires, pero, como ya fue dicho, la política antiartiguista del Directorio hizo que no se pudiera continuar entregando allí las naves portuguesas, porque no se las declaraba “buena presa” y eran devueltas a Montevideo.

Por consecuencia, la afluencia de buques capturados a los puertos de Estados Unidos se hizo continua, siendo los principales accesos Norfolk, Charleston y Baltimore, debido a la seguridad de las denuncias, la fácil colocación de los artículos requisados y también al hecho que las tripulaciones y capitanes eran nativos de allí.

Sujeto a las presiones diplomáticas de España y Portugal, el gobierno de Estados Unidos también impidió la colocación de presas en sus puertos, por lo que las Antillas y Venezuela fueron transformándose en los lugares de arribada de los corsarios.

Muchas veces también, impedidos de llevar sus presas a puerto, los corsarios adoptaron un procedimiento más expeditivo: trasbordar los cargamentos capturados a sus propios buques, incendiar los cascos portugueses y colocar luego las mercaderías en algún puerto que las recibiera bajo esas condiciones.

La mayor importancia de estos tribunales de presa, radica en el hecho de que en varios juicios sustanciados, en especial el caso del bergantín español *Nereida* contra el corsario *Irresistible*, se reconoce el estado de beligerancia entre la Provincia Oriental y Portugal, los derechos de Artigas como representante del Estado, y la legitimidad de las acciones de corso emprendidas contra su enemigo en una situación de conflicto.

Zonas de acción, barcos, tripulaciones

Los primeros corsarios actuaron en una zona de operaciones relativamente reducida: el Plata superior y medio. Paulatinamente fueron extendiendo su actuación hacia el litoral atlántico de la Provincia Oriental y del Brasil hasta Natal, y desde allí hasta Cabo Verde y las Antillas. En el hemisferio norte desde Baltimore y Boston, hacia las Azores, el litoral

atlántico portugués, Gibraltar, las Canarias, cerrando el circuito también en Cabo Verde. También lo hicieron desde Charleston y Galveston hacia las Antillas y Venezuela.

Estas zonas coincidían, lógicamente, con las grandes rutas comerciales portuguesas y fueron adquiriendo distinta preponderancia, según se fueron desarrollando los sucesos políticos, al influjo de las presiones diplomáticas portuguesas, que impedía el uso de ciertos lugares como puertos de arribada de los corsarios con sus presas.

Ya se ha dicho que los buques del corso artiguista eran en su gran mayoría de procedencia norteamericana. Los astilleros de Baltimore, principalmente, se habían especializado en la construcción de un tipo de barcos, que en el primer tercio del siglo XIX, no tenía rival en el mar: la goleta de gavias.

Estas goletas eran livianas, con aparejo sencillo, pero de gran rendimiento bélico, lo cual, con carga normal, les otorgaba velocidades de hasta 12 y 13 nudos, muy superiores a las ordinarias.

Fueron bautizados con el nombre de “clippers”, y estaban destinados a viajes rápidos de comercio o al tráfico de esclavos. Su desplazamiento variaba entre 100 y 500 toneladas, y en su empleo como naves de corso, su armamento estuvo constituido por cañones de bronce y de hierro, que disparaban proyectiles de 6, 9, 12 y 18 libras. Como se trataba de barcos de una sola cubierta, las carronadas se disponían a lo largo de esta y a ambas bandas, estando el número de piezas en función del tonelaje, entre 20 y 40 cañones. El armamento se completaba con cañones de proa y popa, giratorios, que arrojaban metralla a larga distancia.

Su construcción especial les permitió combatir de igual a igual con buques mayores, desarrollando nuevas tácticas que les confirieron neta superioridad en el combate naval, al punto que en el período de 4 años de acción, solo se tiene noticias de 4 corsarios caídos en poder del enemigo. Dichos procedimientos tácticos tuvieron características especiales. Se aproximaban a tiro de cañón, pero contrariamente a lo que podría pensarse, la artillería no era el elemento principal del combate, sino lo que servía para iniciar la lucha, que culminaba con el abordaje de la nave enemiga.

Las tripulaciones se enganchaban por todos los métodos usados y conocidos en la época, lo cual no impidió que el enrolamiento fuese muchas veces voluntario, acicateado por la esperanza de un botín, la desocupación en tierra, o el gusto por la aventura.

La mayor parte de la marinería estuvo configurada por elementos anglosajones, aunque también la integraron contingentes de procedencias tan diversas como irlandeses, franceses, suecos, portugueses, españoles, italianos, holandeses y también nativos del Río de la Plata. El número de estas dotaciones fue muy variado, alcanzando hasta 180 hombres en la goleta Invencible, aun cuando en casi todos los otros corsarios, embarcaron alrededor de 100 tripulantes.

Hombres de gran pericia marinera, en su mayoría estadounidenses, que habían adquirido su experiencia en la guerra contra Inglaterra en 1812, actuaron como corsarios de Artigas, destacándose los nombres de John Danels, John Clark, David Jewet, Richard Leech, Richard Moor, Alfred Gattiery y William Nutter, el último capitán que enarboló en el mar, el pabellón corsario artiguista.

Repercusiones del corso artiguista

La prensa de la época y los historiadores portugueses y brasileños, señalan claramente el papel que los corsarios desempeñaron, y los prejuicios tremendos que padeció el tráfico marítimo portugués, sufriendo pérdidas multimillonarias.

El gobierno de Río de Janeiro no poseía embarcaciones de guerra en cantidad y calidad suficiente para asegurar el dominio del mar, por lo que fue obligado a establecer el sistema de convoyes, lo que afectó también al comercio marítimo y le demandó gastos ingentes en dinero, tiempo, buques y esfuerzos para organizar esta modalidad de tráfico.

Así mismo, debió emprender una intensa actividad de presiones diplomáticas, que alcanzaron todos los centros políticos de interés. Las gestiones ante la Secretaría de Estado de Estados Unidos para lograr la exclusión de los corsarios de Artigas de sus puertos, obligaron al gobierno norteamericano a estudiar un doble problema: el de reconocimiento del estado que disponía el corso, y la legitimidad de este. Sin embargo, embretado entre la simpatía que le despertaba la causa americana, y la posición de neutralidad que había sido declarada, dispuso la aplicación de las leyes respectivas sancionadas por el Parlamento.

Si bien Portugal sabía que dicha neutralidad no iba a ser controlada con demasiada rigurosidad, fue el primer paso hacia el logro de sus objetivos diplomáticos. De igual forma, al reunirse en Europa en 1818 el Congreso de Aix la Chapelle, reclamó la intervención de las potencias europeas en contra del corso. Aquí tampoco obtuvo un éxito total en sus gestiones, pero logró el reconocimiento internacional sobre la preocupación planteada, y le dio la oportunidad de continuar presionando a los Estados Unidos, donde se seguía, ahora en forma encubierta, armando y tripulando corsarios.

El efecto de las presiones portuguesas también se sintió en Buenos Aires, a través de la gestiones de la Cancillería y de las permanentes protestas y amenazas veladas de Lecor. En ese sentido, el Directorio desarrolló una política anticorsarista, y por elevación antiartiguista, que ejerció influencias ante el único tribunal de presas del Río de la Plata, sitio en la capital porteña para que los buques apresados por los corsarios con patente de Artigas no fueran declarados buena presa. Esto obligó, como ya fue dicho, a llevar las capturas a puertos estadounidenses primero y venezolanos y antillanos después.

También consiguió, a través de un escándalo internacional, la sustitución del cónsul norteamericano Halsey, acusándolo de vender patentes en blanco y de obtener un beneficio personal sobre la transacción, cosa que por otra parte era norma común de la época. Logró con ello alejar un elemento peligroso para la política absorbente del Directorio e indirectamente arrojar dudas sobre la conducta de Artigas.

La amplitud de las acciones diplomáticas y el tono de las expresiones empleadas por los representantes del gobierno, muestran el verdadero significado de las consecuencias que el corso tuvo para el comercio marítimo portugués.

Otro índice de la eficacia de las operaciones de los corsarios, fue el aumento en las pólizas de los seguros que se otorgaban a la bandera portuguesa, que tuvo un incremento de más del 100%, lo cual dice a las claras, cuan altos eran los riesgos que los aseguradores consideraban para la navegación de los barcos lusitanos en la zona de acción de los corsarios.

Tan amplia fue la actividad corsaria en el espacio y en el tiempo, que todavía en 1846, más de 25 años después de desaparecido el caudillo oriental del escenario rioplatense, la cancillería uruguaya negociaba con la de los Estados Unidos la liquidación de problemas suscitados por los apresamientos efectuados.

Conclusiones

El estudio histórico de las acciones de los corsarios de Artigas nos ofrece estas enseñanzas geopolíticas y geoestratégicas, de validez universal para los estados y las armadas de todos los tiempos:

Que la consideración hacia las realidades marítimas, por su importancia, no puede estar ajena a ninguna concepción geopolítica o geoestratégica.

Que las fuerzas militares de un Estado están siempre a la altura de sus dirigentes políticos. El heroísmo, la pericia naval, y la dedicación a la causa que mostraron Pedro Campbell y John Danels, para nombrar solo a los dos más destacados marinos artiguistas, nos dan la pauta de la estatura de su conductor político, el General José Artigas.

Que la absoluta correspondencia, armonía e interdependencia de la política militar, la estrategia trazada, los medios seleccionados y su empleo táctico, es una constante que no admite caminos intermedios ni improvisaciones. Hay una premisa básica: en la guerra no hay segundo puesto y todo lo que se gaste en defensa y sea inadecuado a sus objetivos, es tiempo, dinero y esfuerzo perdido.

Que las potencias pequeñas no pueden basar sus formas de acción militar en el predominio de las fuerzas materiales o los aspectos técnicos, debiendo poner en juego en su más alto nivel, a las fuerzas morales, las fuerzas orgánicas y todos aquellos aspectos que dependen del personal y de su ingenio, su inventiva y su capacidad para desarrollar tácticas y técnicas sorpresivas, contundentes y basadas en el empleo de armas y medios de bajo costo y gran efectividad.

Que en la conducción militar, del mismo modo que en todos los planos de la vida política y social, hay principios naturales que deben ser respetados. La subsidiariedad, es decir, el que un organismo de orden superior no absorba las funciones que un grupo más pequeño puede cumplir por sí mismo, implica en el plano militar, la dirección orgánica descentralizada, permitiendo y fomentando la independencia de decisión, la iniciativa y la libertad de acción de los subordinados. Las directivas generales expresadas en breves pero claros documentos, la confianza depositada en el juicio acertado y buen criterio de sus capitanes, la obtención de un alto grado de consustanciación espiritual con su causa, nos dan en Artigas una referencia ejemplar, no solo a la hora de reverenciar el bronce o recordar frases célebres en los discursos, sino en el momento de concebir los modelos políticos y militares de nuestro tiempo.

Por último, no faltan siempre quienes, desde una visión materialista y supuestamente pragmática, señalan que la derrota final sufrida por Artigas, invalida el modelo de acciones geopolíticas y geoestratégicas emprendidas por el prócer. Es cierto, sí que hubo fracaso, pero fracaso material por agotamiento de los recursos y posibilidades. Sin embargo, su derrota se convirtió en victoria porque a aquella sobrevivió la permanencia de sus ideas federales y autónomas, que esperan latentes el momento de su concreción, y porque en definitiva, el triunfo pertenece al espíritu.

Referencias bibliográficas

- Bauza, F. (1965). 100. Historia de la dominación española en el Uruguay, Tomo VI. Ministerio de Educación y Cultura. Montevideo.
- Beraza, A. (1978). Los Corsarios de Artigas, Montevideo. Centro de Estudios Históricos. Montevideo.
- Beraza, A. (1978). Los Corsarios de Montevideo. Imprenta Poligraf. Montevideo.
- Carrero L. (1950). Arte Naval Militar. Madrid.
- Crawford, L. (1988). El gaucho de España vino. ¿De dónde Gaucho? Ediciones de la Plaza, Montevideo.

Patiño, E., Beraza, A. Roma, L. (1983) Don Pedro Campbell, Comandante General de la Marina Artiguista. Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Montevideo.

Martínez, H. (1977). Armada Nacional Estudio Histórico Biográfico. Club Naval. Montevideo.

Paternain, A. (1994). La Cacería. Fin de Siglo. Montevideo.

Real Academia Española. (1947). Diccionario Lengua Castellana. Madrid.

Reyes, W. (1990). El Uruguay y el Mar. Montevideo.