

La Piratería y el Corso anglo-franco-holandeses en la naciente Buenos Aires (1583-1607)

Carlos Gabriel Rocca Mones Ruiz

UBA-UCA-IIHD

Resumen

Esta comunicación se propone divulgar hechos históricos acaecidos en el período señalado, analizar su significado jurídico, y las consecuencias sociales y políticas.

Las fuentes utilizadas son directas e indirectas. “Historia de los Piratas en el Río de la Plata” de Enrique de Gandía, que investigó el tema y transcribió documentos de la época, varios de las cuales pudimos verificar gracias a la tecnología actual, que permite acceder a los escaneos de los originales del Archivo General de Indias de los que se puede disponer en línea. La fuente directa inglesa *Principal Voyages & Traffiques & Discoveries of the English Nation*, Vol. XI, University New York: The Macmillan Company, 1904 por Richard Hakluyt, contemporánea de corsarios y piratas de esa nacionalidad, nos brinda esclarecedores datos que no alcanzó a obtener Gandía.

El historiador contemporáneo Raúl Alejandro Molina trabajó sobre un informe que elaboró el gobernador de Buenos Aires, Don Diego Rodríguez Valdez y de la Banda, cuando un navío holandés llegó a nuestro puerto en 1599. Y la fuente directa holandesa que relata el viaje de ese navío, publicada en versión bilingüe castellano/holandés por Paul Groussac en 1905, el “Corto y verídico relato de la desgraciada navegación de un buque de Amsterdam llamado “El Mundo de Plata” por su capitán Hendrick Ottsen. También fue publicada en papel, como “Un buque holandés en América del Sur (1598-1601) en la Colección Viajeros por América, con prólogo y notas de Armando Tonelli. Editorial Huarpes, S.A., Buenos Aires, 1945. Se revisará la normativa de derecho penal, marítimo e indiano anterior y contemporánea de los hechos sobre los que se trata.

Palabras clave: corsarios, corso, piratas, piratería, estrategia, geopolítica, siglo XVI, defensa, Buenos Aires, Río de la Plata, Cono Sur, Atlántico Sur.

I. Introducción

El tema de la piratería es vastísimo, se remonta desde la más remota antigüedad en el Mar Mediterráneo hasta el Extremo Oriente. Desde que existen las embarcaciones, existe el delito en el mar. Por esa razón, lo hemos periodificado y circunscripto en lapsos y regiones geográficas limitados.

Justo de Zaragoza, en su Introducción en la obra “Piraterías en la América Española” de Dionisio Alsedo Herrera, señala que la palabra española “pirata”, es “hija legítima de la latina PIRATA, como esta parece haberlo sido de la griega PEIRATES, [y] se aplica entre nosotros *al ladrón que anda robando por el mar, y metafóricamente al sujeto cruel y despiadado que no se compadece de los trabajos de otro*”¹.

Cita al publicista inglés William Blackstone, punto III. del capítulo V. “Piratería” dice que “el crimen de PIRATERÍA, o robo y depredación en alta mar, es una ofensa á las más sagradas leyes de la sociedad, y denomina al pirata, de conformidad con Sir Edward Coke, *hostis humani generis*, es decir, enemigo del género humano”². Y también a Lord Lowell, en cuanto observa que para los piratas no hay estado de paz, pues en todo tiempo han sido los enemigos de todas las naciones y se les sujeta, por tanto, universalmente á las medidas más severas de la guerra³.

En efecto, según la última actualización del Diccionario RAE, la palabra “pirata” proviene del latín *pirāta*, y este del griego *π ε ι ρ α τ ή ς peiratēs*, deriva de *π ε ι ρ ᾶ ν peirân* “atacar, asaltar”. Y las acepciones pertinentes al tema que nos ocupa son las primeras cuatro:

1. adj. Perteneciente o relativo al pirata o a la piratería.
2. adj. Ilegal, que carece de la debida licencia o que está falsificado.

¹ Dionisio Alsedo Herrera. “Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española” Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883, pp. 1-2.

² William Blackstone, “Commentaries on the laws of England in four books” by... Chap. 5 Piracy III. *Piracy, or robbery upon the high seas, is an offence against the universal law of society; a pirate being, according to Sir Edward Coke, hostis humani generis*. London, 1873, p. 455.

³ Justo de Zaragoza en la Introducción a la obra de Dionisio Alsedo Herrera. Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883, pp. 1-2.

3. m. y f. Persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar.

4. m. y f. Persona cruel y despiadada.

Ya en su primera edición de 1737 el diccionario de la RAE lo define como “El ladrón que anda robando por el mar”, haciendo referencias a obras literarias y relaciona a los piratas con los “turcos” y “herejes” (sic)⁴.

Enrique de Gandía señala con acierto que “Pirata y corsario son dos términos que se han confundido y confunden a menudo. Pirata es el ladrón de mar; corsario, el que hace un viaje por mar, un “cursus”, pero con el fin de asaltar, por cuenta de su gobierno, a las embarcaciones enemigas. En otras palabras, podría definirse al pirata como un ladrón que actúa por su cuenta y corsario al que actúa por encargo de una nación. El pirata era perseguido por todas las naciones, incluso por su propia patria. El corsario tenía patente de corso, es decir, autorización para saquear navíos enemigos. Cuando un navegante desertaba y se dedicaba a asaltar puertos y navíos extranjeros y de su propia nación se hacía pirata. También ocurría que un corsario, con sus patentes perfectamente extendidas, saqueaba navíos de su nación, no volvía a su patria, se lanzaba a correr los mares a su antojo. De este modo era un pirata. Asimismo, se convertía en pirata el corsario que desertaba de su flota, pues ya no tenía una nación que lo amparase y se hacía independiente. [...] En realidad, la mayoría de los corsarios fueron también piratas, pues raro será hallar uno que no se haya extendido de lo que le ordenaban sus patentes de corso⁵.

También hallamos dos términos relacionados con la piratería, que eran sinónimos de sus autores, los piratas, y son el de “bucanero” y “filibustero”, pero no son términos de contenido jurídico, sino más bien sociológico.

⁴ Madrid, 1737, tomo 5º letras O-P-Q_R, p. 282, columna izquierda.

⁵ Enrique DE GANDÍA. “Historia de los Piratas en el Río de la Plata”. Librería y Editorial Cervantes, Buenos Aires, 1936, Introducción, pp. 12-13. La Constitución de la Nación Argentina de 1853, en su parte IV atribuciones del Congreso, estableció en el artículo 64, inciso 22, que a este le corresponde “Conceder patentes de corso y de represalias, y establecer reglamentos para las presas”.

Deseamos aclarar que la presente ponencia es el adelanto y extracto de un trabajo mucho mayor que estamos elaborando hasta los más mínimos detalles, que incluye cartografía e ilustraciones a todo color, y tenemos proyectado publicar en la Revista Cruz del Sur.

II. El valor estratégico del Río de la Plata.

Ya en La Plata el 2 enero 1566, el Licenciado Matienzo, oidor de Charcas, decía recordando una carta anteriormente enviada en 25 de abril de 1562: “La navegación a España es muy breve y muy buena porque saliendo de la boca del Río (de la Plata) no se ve tierra hasta las terceras Islas del Rey de Portugal o si quieren hasta Sanlúcar lo cual es causa que la plata y cosas que de acá fueren, vayan seguras de corsarios porque como no alleguen las naos a tierra llevan toda seguridad, porque los corsarios no andan por alta mar á robar sino cerca de los puertos.”⁶

Matienzo comprendió la necesidad de abrir una puerta por el Atlántico para comunicar con España por un camino más breve y seguro que el del Pacífico y Panamá, dando salida directa á los productos del Tucumán, del Río de la Plata, de Chile y aún del Perú; le juzgó asimismo útil como avanzada para vigilar el paso de corsarios, defender la tierra contra invasiones y dar aviso a Chile o al Perú en el caso de proseguir los enemigos su ruta hacia el estrecho. Encareció y repitió año tras año, a las autoridades facultadas, sus advertencias. Propuso el medio de dar forma práctica a la idea. Indicó la persona capaz de llevar a cabo la empresa.

Una carta de 1599 del gobernador don Diego Rodríguez Valdez y de la Banda hacía presente que el Perú solo tenía dos puertas: Nombre de Dios (inmediatamente trasladada después del ataque de Francis Drake, y cambiado su nombre por el de “Portobelo”⁷) y Buenos Aires⁸.

III. Las acciones de corso y piratería en el Río de la Plata.

⁶ LEVILLIER, Roberto. La audiencia de Charcas, correspondencia de presidentes y oidores (1561-1579) Tomo 1, Madrid, 1918, p. 168 y ss.

⁷ María del Carmen Mena García. El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI. *Anuario de Estudios Americanos* n° XL, Sevilla, 1983.

⁸ Enrique de Gandía. Historia de los Piratas... p. 127.

1. Antecedentes remotos.

En mayo de 1526 una de las siete naos de la armada de frey Jofre García de Loaysa, la San Gabriel de 130 toneles de a cargo del Capitán don Rodrigo de Acuña, abandonó la expedición. Al regresar desde la Patagonia y surgir en el río de San Francisco do Sul (Brasil), tuvo un encuentro con tres galeones de marinos –corsarios- franceses⁹. Su capitán quiso hacer las paces con los agresivos galos, pero fue apresado. El piloto Juan de Pilola y el maestre llevaron la nave de regreso a España, luego de combatir con los corsarios en San Francisco do Sul, costa del Brasil, y volver a encontrárselos en Bahía de Todos los Santos, donde tuvieron una refriega en la que falleció uno de sus hombres¹⁰. En 1526 Sebastián Caboto también encontró un corsario francés cerca de la bahía de Todos los Santos, Brasil, cuando se encaminaba al Río de la Plata. Según Gonzalo Fernández de Oviedo antes había tenido un encuentro cerca de la Isla San Alejo, pero según José Toribio Medina, ello no surge de los documentos¹¹.

En 1531 se produjo un encuentro con corsarios franceses, de cuarenta soldados que lideraba el capitán Ruy García de Mosquera (posiblemente los sobrevivientes de las expediciones de frey García Jofre de Loaysa y de Sebastián Caboto), que habían hecho su asiento en la Isla de San Vicente (en la Bahía de Santos, Brasil)¹².

2. La expedición al Río de la Plata de doña Mencía Calderón en 1550.

Partió de Sevilla el 9 de abril del año 1550. La expedición, que transportaba a América 300 personas, 247 hombres y 53 mujeres, también tuvo un encuentro con piratas o corsarios. Constaba de tres naves: el patache San Miguel, donde viajaban doña Mencía y su familia, capitaneado por Juan de Salazar, fundador de Asunción (Espinosa de los Monteros 1508-Asunción, 1560); la carabela Asunción, de propiedad de Francisco Becerra y pilotada por el sevillano Cristóbal de Saavedra, y la

⁹ Enrique DE GANDÍA hace referencia a este hecho en “*Historia de los Piratas...*” p. 10 y a los quince tripulantes de la desertada San Gabriel del capitán Rodrigo de Acuña que fueron encontrados por Sebastián Caboto en 1526 en el Puerto de los Patos, Brasil en “*Historia crítica de los Mitos de la Conquista americana*”, pp. 171-172, ver notas 47 y 48.

¹⁰ Martín FERNÁNDEZ NAVARRETE, CVDME, tomo 5º, Documento X: “Relación de Francisco Dávila...”, p. 232.

¹¹ Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, Armada española, tomo I, p. 204, tercer párrafo.

¹² Ruy Díaz de Guzmán. La Argentina o Anales, p. 119.

nao San Juan, comandada por Juan Ovando. Diego de Sanabria se había quedado en la Península intentando conseguir la financiación que aún no había conseguido para comprar y avituallar las tres naves restantes¹³.

La expedición sufre un temporal a la altura del Golfo de Guinea y el patache San Miguel acaba en una bahía separada de las otras dos naves, con gente herida y habiendo perdido el agua potable. Tras esperar unos días, el San Miguel pone rumbo nuevamente a América el día 25 de julio de 1550. A los pocos días es interceptado por el pirata normando Escorce, que atacaba a barcos portugueses y castellanos que viajaban a América. Tras unas negociaciones, los piratas robaron a los tripulantes sin, al parecer, abusar de las mujeres a bordo. Las naves Asunción y San Juan pudieron evitar el ataque pirata, pero no una nueva tormenta que hizo desaparecer por completo al San Juan con todas las personas que viajaban en él, mientras que diezmó considerablemente la población que viajaba en el Asunción. El 16 de diciembre de 1550 llegó a Santa Catarina el patache San Miguel. Le estaba esperando el Asunción.

3. El raid de Edward Fenton en las costas del Brasil.

Edward Fenton, fue uno de los más destacados “Sea Dogs” de Elizabeth I Tudor. Partió el 31 de abril de 1582 con destino a China, intentando cruzar el Estrecho de Magallanes, como lo habían hecho exitosamente en 1520, su descubridor, en 1525 frey Jofre García de Loaisa, en 1578 Francis Drake y en 1587 Thomas Cavendish. Todos ellos, menos Loaisa, completaron la circunnavegación al globo.

Conformaban su flota cuatro naves: la almiranta, el galeón “Leicester” de 400 toneladas, la vice almiranta, el “Edward Bonaventure”, de 300 toneladas; el patache “Francis” de 40 toneladas y la “Elizabeth” de 50 toneladas. Este y otros datos que no surgen de las fuentes españolas, los

¹³ <https://iberoamericasocial.com/mencia-calderon/>

De Gandía, Enrique. “Alanís de Paz, un gobernador desconocido del Río de la Plata en el siglo XVI”. García Santos. Buenos Aires, 1934.

De Gandía, Enrique. “Una expedición de mujeres: (Una expedición de mujeres españolas al Río de la Plata en el siglo XVI), en “Indios y conquistadores del Paraguay”, 1932.

obtuvimos de la relación o diario de navegación de Míster Luke Ward, vicealmirante y capitán del “Edward Bonaventure”¹⁴.

El 6 de diciembre de 1582 apresaron a la salida de Santa Catalina al navío “Nuestra Señora de la Piedad”, cuyo nombre conocimos a través de la fuente inglesa, como “Our Lady of Pity” según allí lo consigna¹⁵, en el que viajaban el Padre Juan de Rivadeneira, O.S.F., a cargo de la nave, y veintidós franciscanos.

Los ingleses no hicieron “ningún mal tratamiento”, al padre Rivadeneira ni a los frailes, pero en cambio les habían tomado todas las cartas que traían devolviéndoselas abiertas después de haberlas leído. Sólo les quitaron una carta de Pedro Sarmiento para el Virrey del Perú. Por último, les permitieron continuar su navegación; pero se habían quedado con numerosos objetos y dos hombres prácticos de la costa del Brasil: uno inglés y otro portugués. A pesar de lo espantados que estaban los frailes, no podían contar de los ingleses más que irónicas cortesías, como se ve en el relato del propio Juan de Rivadeneira. Lo único a que los habían obligado –bajo promesa, por otra parte- era a salir del puerto de don Rodrigo dos días después que ellos, de modo que los ingleses partieron el doce de diciembre y los frailes el catorce.

El botín de Fenton fue detallado en un prolijo inventario, que había señalado con su letra los objetos que deseaba llevarse: tres campanas, tres sierras grandes, treinta hachas, tres quintales de acero, dos quintales de plomo, una red de ochenta y cinco brazas, dos almireces, trescientas cincuenta y tres libras de azúcar, diez barriles y ollas de conservas, un costal de gengibre, una gata parida con sus hijos y tres mil clavos. Además, le pidió dos marineros conocedores de aquellas regiones: uno inglés y el otro portugués llamado Juan Pinto. También conocimos la filiación del inglés por la fuente inglesa¹⁶. Se llamaba Richard Carter, nacido en Limehouse, que se había ausentado de Inglaterra por veinticuatro años, y tenía doce años viviendo en el río de la Plata, en un pueblo llamado Asunción,

¹⁴ HAKLUYT, Richard. *Principal Voyages & Traffiques & Discoveries of the English Nation*, Vol. XI, Glasgow James MacLehose and Sons, Publishers to the University New York: The Macmillan Company, 1904, pp. 172-202: “The voyage intended towards China, wherein M. Edward Fenton was appointed Generall: Written by M. Luke Ward his Viceadmiral, and Captaine of the Edward Bonaventure, begun Anno Dom. 1582”.

¹⁵ *Ibíd.*, p. 184.

¹⁶ *Ibíd.*, p. 183.

trescientas leguas en el río (arriba). Tenía dos mujeres y dos jóvenes niños, siete amigos, el resto muchachos y navegantes, hasta el número de veintiuna personas.

4. La entrada de John Drake al Estuario del Plata¹⁷.

A través de Richard Hakluyt conocemos la relación de López Vaz, por quien supimos que el patache “Francis” abandonó la flota de Fenton al crepúsculo del 21 de diciembre de 1582 y en marzo de 1584 recibió la visita de John Drake, sobrino del almirante Francis con el bautismo del accidente geográfico “Laja del Inglés” hoy conocido como el “Banco Inglés” por habérselo llevado por delante con su patache, y tan malos resultados para su expedición. Más de un año después de que el padre Juan de Rivadeneyra fuera asaltado por el corsario Edward Fenton almirante de la armada inglesa, llegó el joven John, de cuya armada formaba parte y a la cual se había adelantado, pero su retraso se debió al naufragio, que se produjo a fines de 1582, luego del cual el joven capitán estuvo quince meses cautivo de los indios charrúas, hasta que logró huir con dos de sus compañeros¹⁸.

La vida de esclavos que llevaban debió haber sido muy penosa para decidir entregarse, a sabiendas de lo que iría a suceder. Los corsarios fueron detenidos para prestar declaración ante la justicia de la ciudad de Santa Fe¹⁹. Luego, “Juan Draquez” fue enviado al tribunal de la inquisición en Perú. Sin embargo, su prisión fue un palacio y la penitencia, la enseñanza del catecismo. Sus dos compañeros se casaron y afincaron en la jurisdicción de Buenos Aires.

¹⁷ Richard Hakluyt, *Principal Voyages & Traffiques & Discoveries of the English Nation*, James MacLehose and Sons, Publishers to the University New York: The Macmillan Company, Glasgow, 1904, vol. XI, “A discourse of the West Indies and South sea written by Lopez Vaz a Portugal, borne in the citie of Elvas, continued unto the yere 1587...” pp. 227-290. El texto corresponde a una traducción libre de este autor sobre el original en inglés entre pp. 268-270 del relato de López Vaz, el piloto capturado por los hombres del Conde de Cumberland en el Río de la Plata. Entre pp. 92-95 hay un extracto de ese relato.

¹⁸ La crónica de M. Luke Ward Vicealmirante de la flota de Edward Fenton, capitán del “Edward Bonaventure”, en la página 189 señala con toda precisión que el 22 de diciembre a la mañana habían perdido de vista al patache “Francis” y que suponían su partida rumbo al Río de la Plata, en la noche del 21.

¹⁹ Enrique de Gandía la consultó en el Archivo General de Indias antes de 1936 y en su obra nos dejó la transcripción. Gracias a que nos brindó su signatura la pudimos ubicar en el PARES, Portal de Archivos españoles en Red, donde conocimos su signatura actual.

5. El raid de Robert Withingtrom en la costa argentina²⁰.

El corsario inglés “Roberto” emprendió su viaje hacia el Mar del Sud –Océano Pacífico- el 28 de junio de 1586. Se trataba de Robert Withingtrom, a cargo de la flota armada por George Clifford, conde de Cumberland, compuesta por el “Red Dragon”, la nave almiranta de 260 toneladas con 130 hombres, y la “Barca Clifford”, nave capitana de 130 toneladas con 70 hombres. Él era almirante y capitán del Red Dragon, en tanto que el vicealmirante y capitán de la Barca Clifford era Míster Christopher Lister. Los contramaestres, John Anthonie y William Anthonie, hermanos de religión²¹.

Las noticias eran escasas; pero lo suficientes para saber que un navío despachado por el Obispo de Tucumán, fray Francisco de Vitoria, tiempo atrás, con treinta mil pesos en plata y oro, había caído en manos de piratas los cuales, después de desvalijar el navío y quitarle “hasta las camisas a todos los que en él venían e a seis padres de la Compañía de Jesús”, los dejaron abandonados frente a las costas de la Patagonia, en los 41° 30' sin piloto y con sólo una pipa de agua y otra de harina. El mensajero llegado a Córdoba refería, horrorizado, que los corsarios les habían quemado a los jesuitas “los libros e ymagenes, reliquias e otras cosas que dizen traían. Por fortuna Dios los había tornado “milagrosamente” al puerto de Buenos Aires donde quedaban aguardando vestidos para pasar adelante.

6. El holandés “Mundo de Plata”²²

Jueves 29 de Julio de 1599 por la mañana se descubrió desde el Puerto de Buenos-Ayres un navío a la vela de mayor porte que los que suelen venir á este puerto, traía el batel delante y venía

²⁰ HAKLUYT, Richard. *Principal Voyages & Traffiques & Discoveries of the English Nation*, Vol. XI, Glasgow James MacLehose and Sons, Publishers to the University New York: The Macmillan Company, 1904, pp. 172-202: “The voyage intended towards China, wherein M. Edward Fenton was appointed Generall: Written by M. Luke Ward his Viceadmiral, and Captaine of the Edward Bonaventure, begun Anno Dom. 1582”.

²¹ Richard HAKLUYT, *Voyages & Discoverers...*, vol. XI: “The voyage set out by the right honourable the Earle of Cumberland, in the yere 1586, intended for The South sea, but performed no farther then the latitude of 44. degrees to the South of the Equinoctial, written by M. John Sarracoll marchant in the same voyage”, pp. 202-215.

²² Hendrick OTTSEN. *Corto y verídico relato de la navegación de un buque de Amsterdam... desde 1598 hasta 1601 (bilingüe)*. Anales de la Biblioteca. Publicación de documentos relativos al Río de la Plata con introducción y notas de Paul Groussac. Tomo IV, Buenos Aires, 1905, pp. 373-489.

sondando el río, por lo cual se entendió ser poco práctico en la navegación y entrada de este río. Entendiéndose que sería navío de Sevilla o de negros de contrato porque no peligrase aquella noche se le hizo un fuego noroeste-sudeste del navío para guiarlo por el rumbo que había de caminar para no dar en el bajío y el navío respondió con otro fuego. Luego de arduas negociaciones en las que, pese al intercambio epistolar, no se llegó a ningún acuerdo por desconfianza mutua, y habiendo quedado en tierra el factor y ocho hombres más, detenidos por el gobernador don Diego Rodríguez Valdéz y de la Banda, á quienes se veían obligados á dejar atrás, el piloto decidió partir de regreso a los Países Bajos el 31 de agosto.

7. Hernando de Vargas, contador real de Buenos Aires, en lucha contra los corsarios (1594)²³.

Partió el sábado 15 de abril de 1594, víspera del domingo de Cuasimodo, una semana después del domingo de Pascua de la Resurrección y viajaba con sus primas y su tía doña Elvira. Por otro lado, su prometida doña María Carrillo, que había ido a buscar a Hernando a Lisboa, y con quien debía encontrarse en las Indias, lo siguió a través del océano, embarcada en otro navío, hasta Río de Janeiro. A los cincuenta y nueve días de navegación se encontraban frente al puerto de Bahía (de Todos los Santos), el primero de donde debían reabastecerse, cuando fueron interceptados por dos barcos de guerra que, al acercarse, se identificaron como franceses de La Rochelle y los conminaron a detenerse en nombre de la reina de Inglaterra y los españoles contestaron, todos a un tiempo que amainase él “por el rey de España” y que eran unos “perros luteranos”. Después de una lucha desigual y habiéndose rendido el barco en que viajaba Vargas, los corsarios robaron a todos los tripulantes y pasajeros, que sumaban sesenta personas incluyendo mujeres y cuatro frailes dejándolos casi desnudos, sin camisa, y a las señoras sus vestidos y ajuares personales, el capitán rochelés ordenó devolver al navío apresado las velas de la nao y la verga mayor y toda la jarcia de donde los sacó dejándolos el 20 de junio frente a Bahía de Todos los Santos.

²³ Enrique de Gandía. Historia de los Piratas en el Río de la Plata, capítulo XII, pp. 117-126.

8. La audacia del pirata escocés “David” en el fondeadero de Los Pozos ²⁴.

El domingo 18 de marzo de 1607 a las doce de la noche, mientras la población dormía, aparecieron unos marineros es paño les lanzando grandes gritos, diciendo: “...que franceses y ingleses habían llegado a los navíos que estaban surtos en este puerto donde llaman el Pozo y habían llevado uno de ellos y saqueado otro”.

Gaspar Valero, el piloto de la carabela “Nuestra Señora de Buen Viaje”, fué el primer testigo llamado a declarar. Dijo que el día anterior, a las diez de la noche, él y otros marineros dormían “seguros y descuidados” en la nao “Nuestra Señora de Buen Viaje” cuando de pronto oyeron un ruido en el navío de Juan Quinteiro que estaba anclado allí cerca. Valero y otros marineros se levantaron; pero en seguida se volvieron a acostar porque creyeron “que unos hablaban con otros”.

No había pasado media hora, “que estaría la luna una lanza en alto... cuando oyeron que entraba gente en el navío. Entonces todos se levantaron para ver qué gente era y se encontraron cara a cara con “ladrones que entraron de mano armada con espadas y dagas desnudas en las manos y tirándoles de estocadas y cuchilladas”. De este modo los piratas encerraron a Gaspar Valero, a Pedro González y a Domingo Jorge, contra maestre, en el camarote de popa. Sin duda alguna que muchos de ellos estaban al corriente de todo lo que ocurría en esta ciudad, porque al entrar en el navío lo primero que hicieron fué preguntar a “los españoles si era aquella la carabela que estaba de camino para el reino con mucha plata de peruleros”. Los españoles contestaron que sí; pero que la plata todavía no la habían embarcado y se hallaba en tierra. El 26 de marzo partieron y no los vieron más.

IV. Las consecuencias políticas y económicas.

Las cuatro expediciones inglesas que navegaron por las aguas del Pacífico entre 1576 y 1594: John Oxenham (1576), las circunnavegaciones de Francis Drake (1577-1580) y Thomas Cavendish (1586-1588), el viaje de Richard Hawkins (1593-1594), ya alertaron a las autoridades españolas del

²⁴ Enrique de Gandía. Historia de los Piratas en el Río de la Plata, capítulos XIV, pp. 137-141 y XVI, pp. 157-164.

virreinato del Perú desde Panamá hasta Charcas, Chile y el Paraguay. A ellas, hay que sumarles, las incursiones dentro del estuario de John Drake (1582-1584), Robert Withingtom (1586) y el pirata escocés David (1607), además de la “visita” de los comerciantes holandeses del “Mundo de Plata” al mando del capitán Hendrick Ottsen en 1601, que no fue estrictamente una operación corsaria o pirática, pero que, dado el estado de indefensión de la ciudad despertó alarma y sospecha.

El licenciado Antonio Fernández de Castro firmó un memorial recibido por decreto del 12 de diciembre de 1601 ante el Consejo Real y Supremo de Indias sobre las fortificaciones de Buenos Aires, y la conveniencia del comercio de esta ciudad con el Brasil²⁵. En esta primera parte de su “memorial” el relator agregaba que: ...si los enemigos se adueñaban de Buenos Aires, el Perú no podría enviar “un real ni una carta a España” y que además les sería más fácil a los ingleses “lo que Dios no quiera” tomar La Habana.

En 1607 el hermano Bernardo Pecador le hacía notar al rey la necesidad imperiosa de enviar cien soldados a Buenos Aires, “llave de todo el Perú”, a fin de estar en condiciones de defenderse de los corsarios.

V. El marco jurídico y la normativa vigente

El fundamento de la inmunidad de los mares se basaba en las cinco Bulas del Papa Alejandro VI (1493) y el Tratado de Tordesillas (1494). **Don Fernando y Doña Isabel en Granada, 3 de septiembre de 1501; El Emperador Don Carlos en Granada, a 17 de noviembre de 1526; disponen:** Ordenamos y mandamos que ninguno de nuestros súbditos y vasallos de estos Reynos y Señoríos, ni otros cualesquier extranjeros de ellos sean osados de ir sin nuestra especial licencia y mandato a descubrir por el Mar Oceano ninguna Provincia de la Tierra Firme a las nuestras Indias, e Islas adyacentes, descubiertas y por descubrir, pena de que el que contraviniere, sin otra sentencia y declaración, haya perdido o pierda el Navío o Navíos, bastimentos, armas, pertrechos, y otras cualesquier cosas, que llevare. Todo lo cual aplicamos desde ahora, y habemos por aplicado á nuestra

²⁵ Enrique de Gandía. Historia de los Piratas... Capítulo XIII, pp. 127-128, y Apéndice, documento XXVIII, pp. 299-306. A.G.I. (signatura antigua 2-2-7.12 R.22.0; actual PATRONATO, 191 R.22).

Cámara y Fisco y en cuanto á las demás penas se guarde la ley 4ª del título antecedente. Incorporada en la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias de 1680, Libro 4º, título Segundo “De los Descubrimientos por Mar”*, ley 1ª Tomo 2 de las ediciones de 1681 y 1774.

En la antigua Roma, período de la república tardía, ya dos leyes se ocupan del problema. En el año 101 a.C. la *Lex de provinciis praetoriis, vulgo lex de piratis persequendis*²⁶ y en el 67 a.C. la *Lex Gabinia de piratis persequendis*²⁷, establecieron las normas y otorgaron facultades a los magistrados, necesarias para combatir a la piratería²⁸.

En las *Siete Partidas* de Alfonso X El Sabio no se mencionan expresamente los términos “corsario” ni “pirata” en el texto legal, pero sí en las glosas de Gregorio López de Tovar en la edición de 1555, que consagraron el texto definitivo de la obra.

En la Partida VII, título XIV, ley 18, en las notas eruditas 100 y 101 “las penas que merecen los furtadores et robadores”, se alude a la piratería en el texto legal como “Fueras ende, si fuesse ladron conocido, que manifiestamente tuviese caminos (100) o que robase otros en la mar (101) con navíos armados, a quién dizen, (u) Corsarios...”. En el título XXIX, ley 13, nota 69 §. que las leyes romanas hablan de cuando los presos hicieron violencia á los carceleros, como parece desprenderse de la 1 38 § 11. D. *de poenis*. allí , *dato gladio erupit*, y así lo entiende Odrald. en la cit. l. 1. citando á Alberic. En la 1. 13. D. *de custod. reor*. Adviértase que si la prisión fuese injusta, como si fuese alguno preso por piratas o infieles, en tal caso no solo es lícito quebrantar el encierro, sino aun matar á los carceleros, si no hay otro medio de evasión.

En cuanto a la pena que merecían “Llámense Piratas ó Corsarios según se espresa aquí y lo dijimos en la nota anterior; y estos por la primera vez no deben ser condenados á muerte sino á la

²⁶ Según Colin: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Leges/piratis_Colin.gr.html; según Salvatore Riccobono: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Leges/piratis_Riccobono.gr.html; según W. Blümel: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Leges/piratis_blumel.gr.html y según Michael Crawford: https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Leges/piratis_crawford.gr.html

²⁷ https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Leges/Gabinia_piratis.gr.html

²⁸ Hay varios artículos sobre la piratería en la Antigua Roma: Denis ÁLVAREZ PÉREZ-SOSTOA, Prisioneros de los piratas: política y propaganda en la captura de Julio César y Clodio en *Veleia* n° 28, 2011, pp. 69-81 ISSN 0213-2095; Luis AMELA VALVERDE, La campaña de Pompeyo Magno contra los piratas en Hispania (67 A.C.) en *Hispania antiqua* N° 30, Ediciones Universidad de Valladolid, 2006, pp.7-20; Patricio Ignacio CARVAJAL R., Naufragio, Piratería y “Sodales” Marítimas en Revista de Estudios Histórico-Jurídicos [Sección Derecho Romano] XXIX. Valparaíso, Chile, 2007, pp. 233-243.

pena de minas no habiendo mediado homicidio; y como este castigo no se vale hoy en uso según la glosa en el §. 2. *Instit. quib. mod. jus. patrio potest. solrit.* deberá el juez imponer á su arbitrio el que corresponda; y dice Cepol. lug. sobre citado que consideraría proporcionada la pena de cortar la mano al reo desterrándole después según la gravedad del delito y esta misma indica bastante que el pirata por la primera vez no debe sufrir la pena de muerte, pues habiendo dicho; o que manifiestamente tuviese caminos añade en seguida; o que robase otros, etc. con lo cual parece venir repetida la palabra manifiestamente, lo que se aclara también cuando expresa la ley; a quien dicen *Cursarios*”²⁹.

Luego del descubrimiento de las Indias, las Bulas papales les dieron a los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel, la exclusividad de su colonización y el fundamento para promulgar en Granada, 3 de septiembre de 1501 que “...ninguno de nuestros súbditos y vasallos de estos Reynos y Señoríos, ni otros cualesquier extranjeros de ellos sean osados de ir sin nuestra especial licencia y mandato a descubrir por el Mar Oceano ninguna Provincia de la Tierra Firme a las nuestras Indias, e Islas adyacentes, descubiertas y por descubrir, pena de que el que contraviniere, sin otra sentencia y declaración, haya perdido o pierda el Navío o Navíos, bastimentos, armas, pertrechos, y otras cualesquier cosas, que llevare...”³⁰. Incorporada en la *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias de 1680, Libro 4º, título Segundo “De los Descubrimientos por Mar”, ley 1ª*, donde se dispone adicionalmente: “Todo lo cual aplicamos desde ahora, y habemos por aplicado á nuestra Cámara y Fisco y en cuanto á las demás penas se guarde la ley 4ª del título antecedente”. En el título *Primero, ley 4ª*, que incorpora la disposición 28ª de la Ordenanza de Poblaciones de 1573 del rey Felipe II, se dispone la pena ordinaria de muerte para quien contraviniera la prohibición.

La Casa de Contratación de Sevilla fue encargada de conocer en todo lo relacionado con la navegación a las Indias y en las causas en que fuera parte gente de mar y el Consejo de Indias en

²⁹ Tomo IV, p. 246, p. 252 y p. 383, Edición Barcelona, 1843, con las notas eruditas de Gregorio López de Tovar en castellano.

³⁰ Fernando y Doña Isabel en Granada, 3 de septiembre de 1501, y el Emperador Don Carlos en Granada, a 17 de noviembre de 1526. *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias de 1680*, Tomo 2 de las ediciones de 1681 y 1774.

grado de apelación³¹. En tomo a su evolución y al desarrollo que adquieren los viajes al Nuevo Mundo se irá legislando sobre los aspectos más pequeños vinculados al tema.

Los generales de las flotas tenían jurisdicción sobre todos los embarcados; por su parte, la justicia ordinaria carecía de facultades para conocer en cuestiones atinentes a los aforados de marina³².

En la *Recopilación de Indias, Don Felipe II en San Lorenzo, en El Pardo 28 de noviembre de 1590*. Libro III, título XIII –De los Corsarios y Piratas, aplicación de las presas, y trato con extranjeros-. Libro IX título XLIII –De los Puertos-: *Don Felipe II en San Lorenzo, en Toledo 22 de marzo de 1561*³³.

Conviene que los vecinos de los Puertos de las Indias estén apercebidos, y armados á punto de guerra, y en buena orden, repartidos en Escuadras y Compañías, porque no puedan recibir daño de los Corsarios, en caso que pasen a aquellas partes. Y mandamos á los Virreyes, y Gobernadores, que den orden para que se hagan las guardias, y pongan las centinelas que fuesen necesarias.

El 6 de junio, 6 y el 23 de julio de 1605, el Rey Felipe III expidió tres reales cédulas por las que ordenaba al Virrey de Nueva España y demás gobernadores del distrito que hicieran cumplir, guardar y ejecutar las penas que conforme a derecho correspondían a los piratas, sin dispensa ni disimulación alguna³⁴. La pena correspondiente era la de muerte al pirata y a cuantos le ayudaren y aconsejaren de acuerdo con las Siete Partidas³⁵.

³¹ *Recopilación de Indias*, Tomo 3, Libro IX, título I –de la Real Audiencia, y Casa de Contratación, que reside en Sevilla-, Ley primera. Don Fernando V de Aragón y doña Isabel de Castilla, en 9 de enero y 5 de junio de 1503 “Que la Casa de Contratación de las Indias resida en Sevilla.”; el Emperador don Carlos en Monzón de Aragón en 11 agosto de 1552; y Ordenanza 1ª de don Carlos II. “Ley XII. Que el Mayordomo y Diputados de la Universidad de Mareantes tengan lugar, como se declara”. Don Felipe III en El Pardo el 17 de noviembre de 1607 y en Badajoz el 23 de octubre de 1619. “Ley XXII. Que de las causas de los dueños y Maestres de Naos, y gente de Mar, solo conozca la casa de Sevilla en estos Reynos, con inhibición de todas las demás justicias”.

³² *Recopilación de Indias*, Tomo 3º Libro IX, título XV –de los Generales, Almirantes, y Gobernadores de las Flotas y Armadas de la Carrera de Indias- Ley XI: “Don Felipe II en Madrid en 4 de diciembre de 1597. Que las justicias de Andaluzia no se introduzcan en cosas tocantes a la gente de la Armada”. Ley XIII: Don Felipe II en San Lorenzo, en las Instrucciones del 11 de junio de 1597, Capítulo 99 “Que los Generales sean Jueces de la gente de sus Armadas y Flotas.” Ley LXXV: Don Felipe II en San Lorenzo, en las Instrucciones del 11 de junio de 1597, Capítulo 60: “Que las Justicias de las Indias no conozcan de causas de la gente de Mar y guerra.”

³³ Tomo 2º, pp. 55 r-57, y Tomo 4º, pp. 119-120 r, respectivamente, de las ediciones de 1681 y 1774.

³⁴ Oscar Barney Cruz en *El Combate a la piratería en Indias*, p. 33, nota 149, en cita a Manuel Josef de Ayala, *Diccionario de gobierno...*, tomo XI, pp. 138-139; a Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios...* p. 119; y la *Recopilación de las Indias*, Antonio de León Pinelo, libro IV, Tit. XIV, Leyes. 5 y 8.

³⁵ *Ibidem*, nota 150: Partida VII, Tít. XIV, ley XVIII. Ver nota 16 de Gregorio López de Tovar.

Se insistía a las autoridades indianas que aplicaran en los piratas las penas que de acuerdo a derecho les correspondieran, sin necesidad de consultar al Rey ni de aguardar instrucción alguna. Felipe III ordenó en 1608 que se castigara a los corsarios y piratas, así como a los habitantes de las islas de Holanda y Zelanda, franceses, alemanes e ingleses que se hallaren de las islas Canarias en adelante, yendo o viniendo de las Indias sin la licencia necesaria. Lo mismo se ejecutaría con los italianos y portugueses que se apresaren en compañía de los mencionados extranjeros. Si iban solos, sólo se les aplicarían las penas ordinarias³⁶.

VI. Algunas conclusiones.

Enrique de Gandía en 1936: “Nuestra primera Buenos Aires tuvo un poema en el drama de su historia. Nuestra segunda ciudad –la de hoy- tuvo otra página de belleza que sólo ahora comienza a escribirse: los piratas en su río y en su puerto. Se había calumniado a la ciudad de Garay diciendo que ella fue una ciudad de contrabandistas, burgueses y empleaduchos..., podemos decir que la ciudad de Garay tuvo en su primer siglo de vida la tragedia de una miseria inmensa y la amenaza perpetua de ser saqueada por los piratas. Estos no anduvieron con timideces en lo que respecta a Buenos Aires. Llevaron su audacia hasta avanzar en el puerto y raptar un navío; pero nunca consiguieron penetrar en la población: no porque el fuerte de Buenos Aires –“que de fuerte sólo tenía el nombre”, como decían los informes de la época- impidiese el desembarco de los enemigos, sino porque Buenos Aires tuvo la fortuna de contar con la defensa más extraordinaria contra los ataques marítimos que haya tenido ciudad alguna: los bancos de arena de su estuario y de su puerto con los canales submarinos ignotos a los extranjeros y sin cuyo conocimiento era imposible acercarse a la ciudad, pues las naves que carecían de prácticos se encallaban y perdían”.

Las acciones corsarias en el Río de la Plata fueron muy tempranas pero muy discontinuas, y nunca dieron gran resultado, dado lo dificultoso si no peligroso, de su acceso sin un piloto, o práctico,

³⁶ Ibídem, nota 151: Que los piratas y corsarios que se cogieren de las Canarias adelante sean castigados como se declara. Don Felipe III en San Lorenzo a primero de noviembre de 1608, Recopilación de Leyes de Indias.

lo suficientemente avezado que les permitiera sortear todos los obstáculos que se presentaban: desde el Banco Inglés, el Banco Arquímedes, la Isla de Flores, el Bajo Sara, el Bajo Cumberland, la Roca las Pipas, el Bajo Forest King, y la roca de La Panela –hoy sí, pero no hasta muy recientemente, señalizada con un faro-, frente a la Banda Oriental, hasta el Banco Chico, el Banco Ortiz, el Banco Magdalena y Los Pozos –frente al bajo y zona céntrica de la ciudad de Buenos Aires, en la Occidental. Además debían de sortearse todos los mencionados obstáculos para luego encontrarse con la pobreza que reinaba en la tierra.

Las únicas dos acciones que tuvieron éxito dentro del Estuario fueron la captura de los dos navíos del Obispo por parte de Robert Withingtom, la audaz incursión del pirata David, una de, se debió a que el aventurero tenía un acabado conocimiento de la topografía del lecho fluvial: al parecer estuvo unos años antes sirviendo como marino en la flota de Diego Flores Valdez, que trajo los soldados de Alonso de Sotomayor, gobernador de Chile.

El que los marinos ingleses de John Drake, en infracción de la normativa vigente, no hayan sido juzgados por la justicia secular, luego de padecer el cautiverio de los indios charrúas, nos representa el concepto de “pena natural”. Evidentemente, en el pensamiento de aquella época, se encontraban en forma intuitiva, soluciones simples sin tanta necesidad de encontrar justificaciones o fundamentos rebuscados³⁷. Luego de padecer un cautiverio de quince meses, las autoridades parecen haber dado por compurgada la pena. En efecto, si bien el capitán confesó en su declaración todos los delitos cometidos en el Mar Occéano (Atlántico), sobre el que la corona de Castilla tenía plena jurisdicción, no se le abrió proceso penal alguno ante la justicia secular. Él fue remitido al Tribunal de la Inquisición en Lima, pero no por los delitos de piratería, sino por motivo de la cuestión religiosa: reconciliar a un personaje influyente o con llegada a la corte inglesa, con la Iglesia de Roma.

³⁷ Andrés Heim y Alejandro C. Toledo. [“El principio de insignificancia y la pena natural como causales de eximición o reducción del castigo penal”](https://www.aapdp.com.ar/). En el sitio web de la Asociación Argentina de Profesores de Derecho Penal: <https://www.aapdp.com.ar/> – Alfonso Ruiz Miguel. Gracia y justicia: el lugar de la clemencia (En torno a la pena natural), Barcelona, abril, 2018. En *InDret Penal Revista para el Análisis del Derecho* N°3, 2021, <https://indret.com/gracia-y-justicia-el-lugar-de-la-clemencia/>, ISSN 1698-739X 2.

En la definición de Immanuel Kant, quien realiza una distinción entre “*poena forensis*” y “*poena natural*”, la primera resulta de la sanción impuesta por el Estado a quien encuentra culpable en la comisión de un ilícito; mientras que la segunda viene dada por la “punición natural del vicio, en que los perjuicios sufridos por el autor fueren de tal magnitud que la imposición de una *poena forensis* resultase un error evidente”. San Agustín define la misericordia como “cierta compasión de nuestro corazón por la miseria ajena”³⁸, en tanto que Diego de Saavedra Fajardo: “Anden siempre asidas de las manos la justicia y la clemencia, tan unidas, que sean como partes de un mismo cuerpo; usando con tal arte de la una, que la otra no quede ofendida.”³⁹ Este parece ser el espíritu que animó a las autoridades españolas en los cabildos de Buenos Aires y Santa Fé, que en la época actual provoca polémicas por no estar legislado, pero que sí tenía lugar en una cultura jurisdiccional como la del Antiguo Régimen.

Distintos actores contemporáneos entre sí, sean funcionarios o viajeros, tuvieron la misma visión sobre el valor estratégico del Río de la Plata: Juan de Matienzo, Pedro Sarmiento de Gamboa, el padre Juan de Rivadeneira, el gobernador Diego Rodríguez Valdéz y de la Banda, quien fue el precursor de la construcción del fuerte de Buenos Aires, hasta Hernando Arias de Saavedra.

Valor que hoy día vuelve a cobrar vigencia dado su acceso y la conexión del “hinterland” sudamericano con las Islas Malvinas que son la puerta de acceso a la Antártida, por un lado, y con el Estrecho de Magallanes y el Mar de Hoces o Paso de Drake. Accidentes geográficos ambos, que constituyen la conexión entre los Océanos Atlántico y Pacífico. En efecto, para el tamaño de los buques desde fines de la Segunda Guerra Mundial hacia la actualidad, como los grandes portaaviones y los submarinos nucleares ha quedado inservible el canal de Panamá.

³⁸ Agustín de Hipona. *De civitatis Dei. La ciudad de Dios*, IX.5 y Kant 1797:167, ambos citados por Grace Elizabeth Moreno Yanes en [“La pena natural como criterio de oportunidad: un freno al expansionismo penal”](#). *Revista IURIS*, N° 17, Volumen N° 2, Bianaual, 2018, p 108.

³⁹ Diego SAAVEDRA FAJARDO. “*Idea de un príncipe político cristiano representado en cien empresas*”. Empresa 22. Valencia, 1786, p. 211.