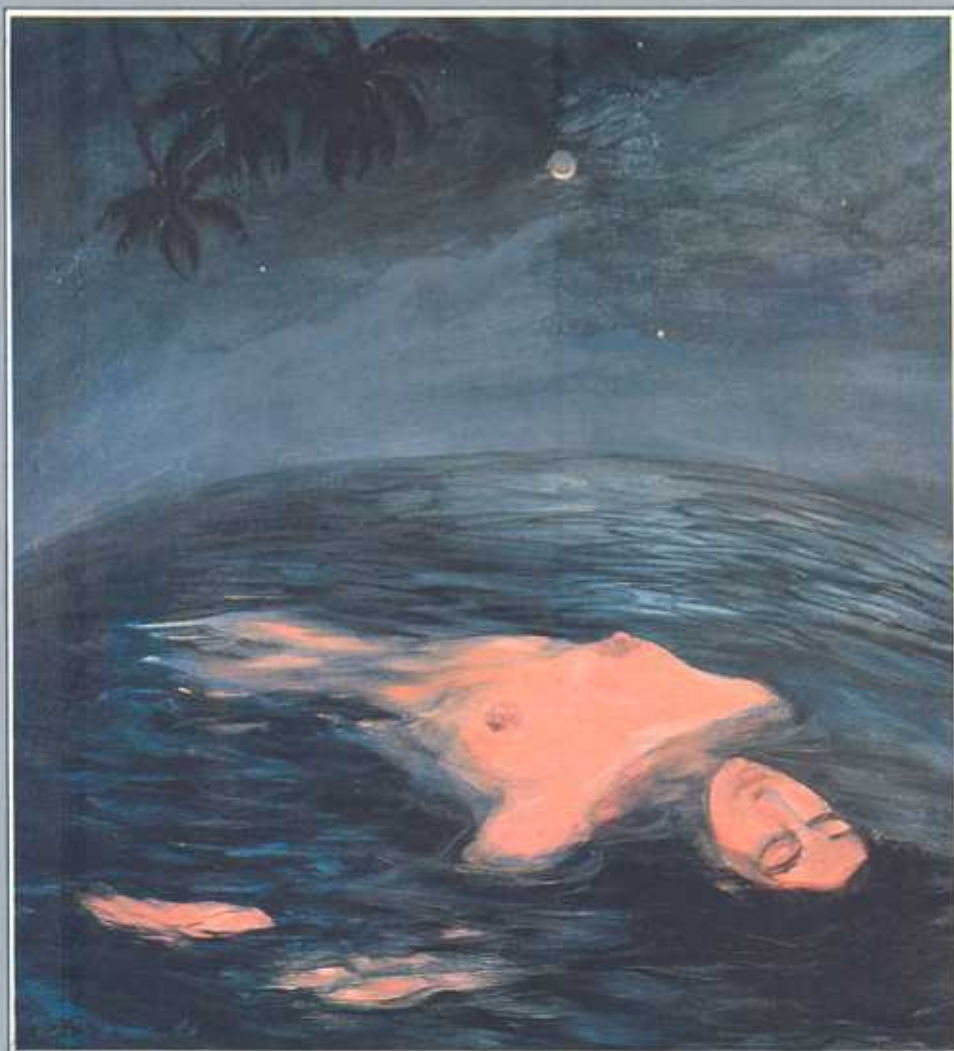


HUELLAS

Número 25

REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DEL NORTE



Karl C. Parrish, Jr., y los desafíos de una nueva generación •
Presencia de la literatura del Atlántico • El inquisidor que todos
llevamos dentro • Influencia de la música cubana en el Caribe
colombiano • El filibusterismo en la Costa y la independencia •
Lo sensual y lo erótico en Silva • Cartagena de Indias británica



El filibusterismo en la Costa y los tiempos de la Independencia*

Christiane Laffite Carles

Traducido por Alfredo Marcos



Filibusteros franceses del s. XIX.

El valor atribuido al mar ha sido siempre un elemento esencial en la evolución de la humanidad. Ni la navegación de altura que aporta a Europa mercaderías de lujo, ni tampoco el cabotaje internacional son rigurosamente indispensables para la vida cotidiana de las naciones; pero los beneficios inauditos que las más favorecidas reciben del comercio marítimo son un instrumento de primer orden en las manos de su

diplomacia y de su política de guerra¹. La Gran Bretaña parece haber comprendido mejor que ninguna otra nación cuánta riqueza y cuánto poder podía esperar de la explotación de los océanos.

La importancia del papel jugado por el mar alcanza su apogeo como consecuencia de conflictos internacionales ligados a etapas claves de

* © Christiane Laffite Carles. Título original en francés: *La flibuste de la côte-ferme et les années de l'indépendance*.

¹ Cf. A. Reussner, *La puissance navel dans l'histoire du Moyen-Age à 1815*, Paris, EMOM, 1958. 384 p.

nuestra historia. Jesús Ferro Bayona, en su artículo "El Caribe, nuestro padre mediterráneo" ², insiste en el papel importante del mar y sus posibilidades: "El haber nacido en la Costa Caribe de Colombia nos ha brindado la posibilidad que tiene el mar, el espacio Caribe y sus recursos naturales y humanos. Ahí está la clave de nuestra identidad y, por lo tanto, de un futuro más auténtico." Yo añado: el cumplimiento de nuestra independencia.

Para volver a la época que nos interesa, es decir, a principios del siglo XIX, marcado por las guerras de independencia en esta Costa del Caribe, ella está en el corazón de las etapas claves de nuestra historia.

Los navíos mercantes, los barcos que hacen el cabotaje tuvieron que luchar contra una verdadera plaga que los mantenía perpetuamente en peligro: el filibusterismo.

En efecto, si, a finales del siglo XVIII, la piratería, dominada por las grandes armadas, parecía en decadencia, no ocurre lo mismo a los alrededores de 1815. Un resurgimiento se manifestó en las Antillas donde un nuevo filibusterismo hace su aparición favorecido por la guerra anglo-americana de 1812-1814, y desde luego agravado por la revuelta de las colonias españolas.³

El filibusterismo tenía una delimitación geográfica. Estaba ligado a la actividad anti-española de los piratas del Caribe y del Golfo de México. Organizados en banda, los filibusteros pertenecían a todas las nacionalidades europeas.

Eran ya corsarios, ya piratas según que poseyeran o no documentos de comisión expedidos durante las guerras europeas por las autoridades francesas, inglesas, holandesas o portuguesas.

Los permisos de navegación a menudo eran puestos en tela de juicio. Muchos habían sido expedidos en blanco y rellenados a su acomodo por los mismos capitanes.

Las reglas de juego de los filibusteros eran entonces demasiado confusas y variaban según las circunstancias.

La comprobación del fracaso de las marinas

² Cf. artículo en la revista *Huellas* Nº 18, Barranquilla, Universidad del Norte, diciembre 1986.

³ Cf. Ph. Masson, "Les derniers grands écumeurs des mers", revista *Historia*, abril 1987.

latinoamericanas independientes acarrea un reinicio de las acciones contra España.

Colombia comienza a expedir permisos de navegación. Pero el recaudo por este concepto es pobre, como lo confirma Anne Pérotin-Dumon: "Una España que se mantenía tan debilitada dejó de constituir un objetivo suficiente para los apetitos bien aguzados. Provistos o no de permisos de navegación, se apoderan entonces de las embarcaciones neutrales. La acción en su apogeo degenera brutalmente en piratería."⁴

La Real Armada Francesa, en septiembre de 1822, recibe la orden de proteger contra los corsarios la bandera y el comercio francés, particularmente en el mar de las Antillas donde proliferan frecuentemente los corsarios independientes. Se hace necesario así hacer prevalecer el principio de que la bandera protege la mercancía.

En efecto, el 2 de diciembre de 1822, Monsieur Vauvilliers, ministro secretario de Estado, dirige al vizconde de Montmorency, ministro de relaciones exteriores, la carta siguiente:

"...El comercio francés está expuesto a depreciaciones diarias en el golfo de México por parte de corsarios que navegan esos mares con manifiestos falsificados, o que abusan de las banderas de los nuevos gobiernos de la América española"...⁵

Diferentes problemas se plantean luego de las sentencias de la comisión de captura establecida en Martinica.

Los corsarios armados en un puerto del nuevo gobierno de Colombia y apresados por las naves del Rey por haber cometido actos de piratería en esos mares, son conducidos a Martinica. Ellos generalmente están encargados de las comisiones regulares para perseguir los navíos y las propiedades pertenecientes a los españoles peninsulares.

Pero si, además, el pillaje ejecutado por la tripulación recae sobre naves y propiedades de alguna otra nación, la comisión de captura establecida en Martinica la echa a buen recaudo y pone a disposición del gobierno a los marineros que componen la tripulación.

⁴ Cf. A. Pérotin-Dumon, "Course et piraterie dans le golfe du Mexique et dans la mer des Antilles" (1810-1830).

⁵ Cf. AE CP COL Vol. 2.

viada a Puerto Cabello. Esta embarcación había sido primero conducida a la isla Margarita, donde fue descargada, por razones que se desconocen y antes del juicio. Su cargamento es entonces transportado por otra nave hasta Puerto Cabello donde se efectúa un juicio en presencia del comandante de la marina de ese puerto.

La goleta *Le Casimir* fue capturada bajo el pretexto de transportar mercancías españolas

Ahora bien, Francia había hecho prevalecer y proclamar el principio natural de que la bandera protege la mercancía. Todas las naciones de Europa y los Estados Unidos de América, se adhirieron a ese principio. Colombia no podía, por sí sola, instituir un derecho opuesto al derecho natural y a la libertad de navegación marítima. Sin embargo, se había abierto un juicio en Puerto Cabello el 29 de septiembre de 1827 contra la goleta francesa *Le Casimir*. Su capitán, J.B. Grisel, detenido por la nave corsaria colombiana murió el mismo día a consecuencia de las fatigas y la pena moral padecidas.

Otras naves francesas fueron víctimas de tales corsarios. Citemos *L' Uranie* (enero de 1825), *L Honorine* y *La Niquelonaise*; para estas dos últimas la fecha no ha sido precisada por el informante quien hace mención de ellas el 26 de febrero de 1828.

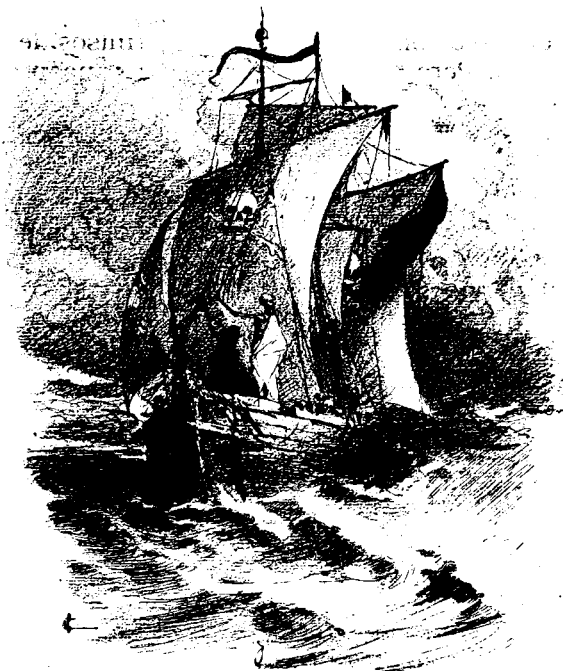
Ante el riesgo y los peligros corridos por sus naves mercantes, frente a naves corsarias colombianas, Francia quiere firmar con Colombia un tratado comercial, y esto desde los primeros meses de 1828, seguido del asunto del *Casimir*.

Y es por etapas más o menos difíciles de franquear como estos dos países llegan a un acuerdo en agosto de 1828.

Reclamando para sí la franquicia de bandera neutral, Francia vio rechazada su petición puesto que aún no había querido reconocer la existencia de Colombia, cuando ésta ya había sido reconocida por los Estados Unidos de América (marzo de 1822) y por Inglaterra (diciembre de 1824).

En julio de 1828, en la nueva tarifa de aduanas, las mercancías francesas son tarifadas a una tasa exorbitante. Todas las medidas tomadas sobre sus inmunidades, prerrogativas... tienden a molestar a aquéllos, si pertenecen a una potencia que no haya reconocido formalmente la independencia de Colombia.

El 7 de agosto del mismo año, el gobierno de



Estos no son generalmente homogéneos y se componen además de franceses, de negros, de creoles. Las sentencias son diferentes según la nacionalidad de los marineros y los franceses son juzgados aún más severamente, si se comprueba que ejecutaron actos de piratería.

El 17 de abril, luego de la apertura del primer congreso constitucional de la República de Colombia, el poder ejecutivo estipula que los esfuerzos del gobierno han procurado a la república fuerzas marítimas suficientes para proteger sus cortes y el comercio exterior; sin esas fuerzas, se estaría todavía a merced de la escuadra española.

Sin embargo, el asunto del *Casimir* estalla entre Francia y Colombia.⁶ En octubre de 1827, Monsieur de Revenga, ministro de Estado, se entera a través del consulado general de Francia en Bogotá que se acaba de cometer un nuevo atentado al comercio francés por una nave corsaria colombiana. Se trata de la goleta mercante francesa de 48 toneladas *Le Casimir*, a órdenes del capitán J.B. Grisel, armada en El Havre, con cinco hombres de tripulación, apresada el 29 de junio de 1827 durante su travesía de Cádiz a Burdeos, por la nave corsaria colombiana *General Armario*, a órdenes del capitán Natha, y des-

⁶ Cf AE CP COL Vol. 3.

Colombia declara enemigas a las naciones que le apliquen el principio de que la bandera protege la mercancía.⁷

El armamento de las naves corsarias y la renovación de las antiguas comisiones de permiso de navegación son abolidos por el gobierno colombiano.

En fin, el aviso del cese de renovación de licencias de navegación a todo tipo de naves es proclamado en la provincia de Cartagena.

Entre tanto, se confirma por Monsieur Buchet Martigny, cónsul de Francia en Bogotá, que el gobierno colombiano promete para Francia una excepción de su orden sobre la navegación de tal suerte que sus naves mercantes no sean más sometidas a requisa bajo el pretexto de que su carga pueda contener mercancías españolas.

⁷ Cf. AE CP COL Vol. 4.

Todos estos actos y proclamaciones oficiales tienen un papel jurídico evidente. Pero sería a menudo muy difícil, casi imposible, en vista de la importancia tomada por el filibusterismo al imponer una regla de navegación con la cual, en particular en ese sector geográfico del "Mediterráneo del Caribe", cerraba al oeste por la costa colombiana.

En el momento en que el gobierno colombiano ordena a las naves corsarias el regreso inmediato a los puertos o la expiración de sus licencias, ¿cuántas entre éstas asumieron el riesgo de ser entonces consideradas como piratas?

La resolución del gobierno, el 22 de noviembre de 1822, de cesar la navegación hasta que pudiese modificar su reglamento de manera tal que hiciera respetar los derechos de las potencias amigas y neutrales, señalará el final del filibusterismo y de los riesgos de la navegación. Esta será una de las primeras manifestaciones de la independencia colombiana reconocida.

