

## LA CORONA ESPAÑOLA Y EL CORSO

### Las posturas oficiales ante el corso

Como ya se dijo en el capítulo anterior, la Armada española era muy inferior en número de barcos a la Royal Navy inglesa. Dada esta situación, la existencia de los armamentos de los particulares era una forma de intentar compensar la desproporción existente. Más que en otras ocasiones el corso sería el *arma de los débiles*. (Aunque este concepto no lo podemos tomar en términos absolutos: los británicos también organizaron armamentos particulares para hostigar el comercio francés y español y atacar a los corsarios enemigos. Los *privateers* actuaron, sobre todo, en el Atlántico francés, en la costa de Portugal, en el Mediterráneo occidental y en el mar Caribe.)

Aparte de su acción contra el comercio inglés, también se utilizaron las embarcaciones corsarias para servicios en los que hacían falta barcos ligeros y no siempre la Armada los tenía disponibles. Así, en 1744, desde la Corte se escribía al intendente de Guipúzcoa, D. Manuel de las Casas, que procurase que una embarcación corsaria pasase a Cantabria o a Galicia para conducir más de cien mil pesos de la Real Hacienda de la isla de Tenerife<sup>76</sup>. En aquel momento el corso donostiarra iniciaba su crisis y fue la fragata bilbaína *Nuestra Señora de Begoña*, también conocida como el *Marte Vizcaíno*, la que hizo el servicio a Su Majestad<sup>77</sup>. Los navíos de la compañía de Caracas también colaboraron llevando tropas a América<sup>78</sup>. Los capitanes de los navíos de la Armada exigieron la colaboración de los corsarios en diversas ocasiones: así le sucedió a Luis Olivier, corsista de Vigo, que se encontró con el navío la *Ninfa*, al que tuvo que acompañar durante cuatro días y, cuando calmó el viento, llevar sus despachos a Vigo con su goleta<sup>79</sup>. Más molesto fue el servicio exigido por el teniente general D. José Pizarro, al mando del navío *Asia*, que prácticamente retuvo a su servicio a la goleta *Nuestra Señora de la Pastoriza*, mandada por Jacome Granel o Gravel, a pesar de las protestas del corsario, que hizo notar «los atrasos, pérdidas y perjuicios que se le seguían a sus

---

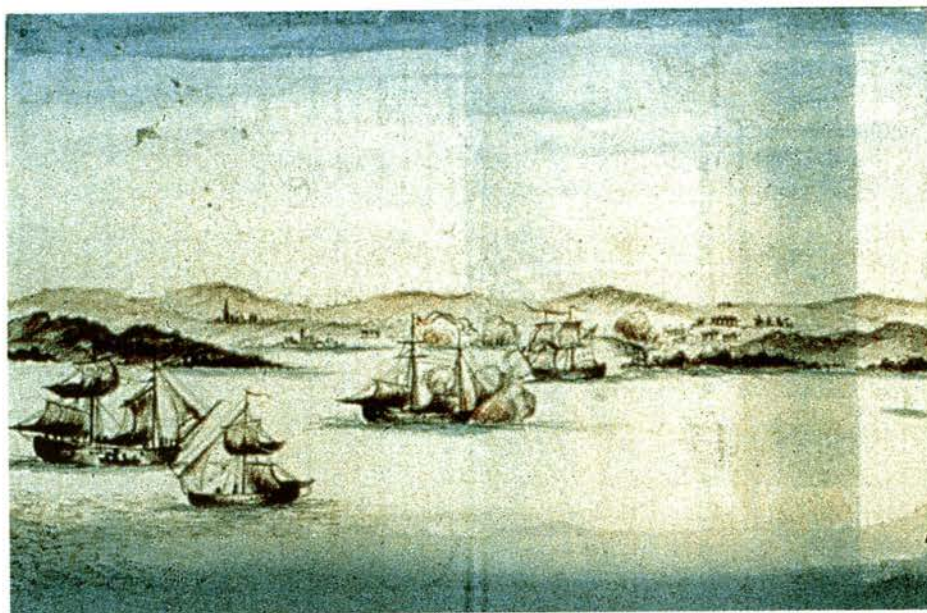
<sup>76</sup> AGS, SM, leg. 535, s.f., 26-abril-1744.

<sup>77</sup> AGS, SM, leg. 536, s.f., 14-diciembre-1746, memorial de Domingo de Dobarán y Juan Antonio de Arambarri, armadores.

<sup>78</sup> AGS, SM, leg. 531, s.f., 25-julio-1741. Dos fragatas llevaron tropas pertenecientes a la guarnición de San Sebastián para reforzar la de La Habana (y por el camino apresaron una balandra inglesa). Para una visión más completa de la actividad de esta compañía comercial, véase el trabajo ya citado de Monserrat Gárate Ojanguren.

<sup>79</sup> AGS, SM, leg. 532, s.f., 27-abril-1742. Según el diario de navegación de Luis Olivier, la goleta corsaria y el navío de guerra estuvieron juntos desde el 14 al 17 de marzo.

armadores, mayormente cuando en dos campañas no habían conseguido fortuna, y que cada día estaba manteniendo sesenta y seis hombres, tripulación de dicho corsario»; le quitó 27 hombres (al principio pensaba hacerlo en número de 40) y lo envió a buscar a otros cuatro navíos de guerra españoles. Los armadores, tras un viaje tan fallido y costoso, pedían la devolución de los reclutados a la fuerza y la gratificación prometida por Pizarro<sup>80</sup>. Mayor reticencia mostraron los armadores de la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu*, alias el *Vengador*, cuando ésta fue requisada para el real servicio. Como comentaba el intendente Las Casas, «creen que sucesivamente correrán igual suerte las demás fragatas que son de algún provecho»<sup>81</sup>.



Doble escena de la toma de una bandera y un bergantín en la costa de Cornualles, rechazando a las milicias inglesas que acudieron a la costa. (La goleta *La Gata* aparece representada dos veces en diferentes acciones.) (Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos, LVIII-55)

<sup>80</sup> AGS, SM, leg. 536, s.f., 9-marzo-1746. Carta del intendente Freire desde La Coruña, incluyendo el diario de navegación de Granel en la campaña de 26 de enero a 19 de febrero.

<sup>81</sup> AGS, SM, leg. 530, s.f., 22-mayo-1741.

Por su parte, el capitán general de Canarias, don Andrés Benito, que mantuvo una postura contraria al corso, obligaba a los corsarios a proteger las costas del archipiélago (lo que venía a ser una forma de impedir que atacasen al comercio enemigo). El intendente de Cádiz, D. Francisco de Varas y Valdés, defendía a los armadores corsistas frente a estas exigencias: «no sé en qué ordenanzas o máximas políticas o de guerra se apoya el que los corsarios particulares, que gastan sus caudales y exponen sus vidas para adelantar sus intereses (al paso que ofenden al enemigo en los suyos), deben ser obligados a servir de guardacostas del puerto de armamento y las inmediatas [costas] contra las incursiones de las embarcaciones de guerra y corsarias del propio enemigo, ni a buscarlos ni presentárseles para chocar con ellas, sino en un inevitable caso, cuando el supuesto sobre que arman es únicamente el de correr el distrito de los mares y costas que les es permitido por su patente, apostándose en los pasos de los tránsitos más regulares de los mercantiles a fin de rendirlos y lograr las ventajas que se prometen, evitando los reencuentros y riesgos con quien no les tenga a cuenta». Los corsarios, en los términos de la patente, podían salir cuando quisieran y a dónde les pareciera, «pues de lo contrario, bien sea a beneficio del país o al de su comercio o del real servicio, era preciso que se les costease y gratificase proporcionalmente, por no estar obligados a otra cosa los particulares»<sup>82</sup>.

Tal vez la fuerte defensa que hacía el intendente Varas era fruto del enfrentamiento tradicional entre los ministros civiles de Marina y los mandos militares, pero cuando menos sobre el papel tenía razón. Los armadores arriesgaban su capital por obtener beneficios (y los marineros corsarios «para vivir con más descanso», según palabras de un desertor ya en 1762<sup>83</sup>) y, desde luego, se preocupaban poco por la gloria o por la fidelidad a la Corona. Ni siquiera el daño a los enemigos tenía importancia en sí mismo, como no fuese como fuente de beneficios. Frente a las motivaciones expuestas por algunos corsarios en el siglo anterior<sup>84</sup>, el siglo XVIII presentaba otros motivos más economicistas y menos románticos.

---

<sup>82</sup> AGS, SM, leg. 532, s.f., 20-febrero-1742.

<sup>83</sup> AGS, SM, leg. 540, s.f., 29-agosto-1762, informe con autos y declaraciones de cuatro desertores hechos en 11 de agosto. La frase es del marinero Mari.

<sup>84</sup> OTERO LANA, Enrique: *op. cit.*, pp. 195-201 y 207-14. Los servicios hechos a la Corona consistirían en la defensa de las costas, el ataque al comercio enemigo y la colaboración con la Armada. En el siglo XVII parece darse un relación más personal con el poder central (tal vez por las pervivencias feudales en la monarquía autoritaria de las relaciones de los vasallos con su señor natural, el Rey).

El corsarismo podía, por último, aportar otra ventaja a la Armada: el suministrarle material a partir de las presas. En septiembre de 1739 se tenía en cuenta la posibilidad de estas compras, «siendo factible que entre los efectos apresados se encuentren algunos propios para el servicio de los navíos del Rey y consumo de los Reales Arsenales de Marina que, naturalmente, se venderán a precios cómodos». A los corsarios se les pagaría puntualmente desde la Tesorería de Marina, «pues importa sobre todo que ni directa, ni indirectamente puedan los armadores quejarse ni difundir que el Rey les toma efectos antes de enterarlos de su importe»<sup>85</sup>. A finales de octubre la orden de compra se extendió a los barcos apresados que fuesen «a propósito para brulotes, pataches, avisos, paquebotes y otros destinos del Real Servicio»<sup>86</sup>. A lo largo de la guerra tenemos noticias de, al menos, cinco compras de mercantes para apoyo de la Armada, aparte de otro intento no finalizado ya en 1748.

Las cargas apresadas también tenían interés: en 1740 se decidió comprar los palos para arboladura que llevaba el navío la *Hana*<sup>87</sup>. Dos años más tarde interesó el navío *Rochister* y su carga de arboladura, pero el armador D. Juan Manuel de Goizueta pedía 27.760 pesos fuertes por los 66 palos y 10.000 por el pingue, cuando según un entendido la presa valdría cinco o seis mil pesos y la carga de arboladura veinte mil (y el asentista de la Armada los proporcionaba por 17.000 pesos). Al final no se compró ni el barco ni la carga por el alto precio que pedía el armador, a pesar de que (como comentaba Las Casas previamente) si no vendía los palos al Rey o a la Compañía de Caracas, tendría que malvenderlos o llevarlos afuera con gastos y riesgo, pues los palos eran demasiado grandes para los corsarios y los mercantes que se construían en Guipúzcoa<sup>88</sup>. Es posible que Goizueta pensase en el mercado francés.

---

<sup>85</sup> AGS, SM, leg. 525, s.f., 9-septiembre-1739, acuse de recibo de S.A. el almirante general por parte del intendente de Cartagena, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava.

<sup>86</sup> AGS, SM, leg. 525, s.f., 31-octubre-1739, orden desde Madrid. Aunque sea superfluo recordarlo, el *brulote* es un buque preparado para incendiarse y propagar el fuego a los navíos enemigos; el *patache* tendría aquí el sentido de servir de *escampavía* o explorador, así como para ser usado en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar los puertos; los *avisos* eran embarcaciones ligeras que llevaban los mensajes, esenciales en las comunicaciones con América; y el *paquebote* era un buque correo y de pasajeros, normalmente de recorrido transatlántico. Véase O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1831 (facsímil, Madrid, 1974).

<sup>87</sup> AGS, SM, leg. 530, s.f., 20 y 21-abril-1740. La presa fue hecha por el armador D. Pedro Ignacio de Goicoechea.

<sup>88</sup> AGS, SM, leg. 532, s.f., 14-mayo-1742, y leg. 533, s.f., 31-julio-1742 (carta del armador pidiendo la libre venta, lo que se concedió en 27 de agosto según anotación al margen).

En algún momento la Corona pensó en las cargas capturadas para abastecer el mercado hispanoamericano. En 1748 se dio orden de comprar tela de bayeta y de sarga, un cajón de sombreros y dos barriles de navajas y cuchillos de una presa y enviarlos a Veracruz. Para cuando llegó la carta ya estaba vendido casi todo lo capturado y se decidió prescindir de lo que quedaba<sup>89</sup>.

También la carga podía servir para paliar una hambruna, aunque en algún caso esto podía terminar mal para los principales implicados. Según escribía, ya en 1762, el comisario de Marina don Juan Antonio Enríquez, el intendente D. Francisco de Varas convenció a los armadores de que le vendiesen 4.500 quintales de bacalao a 30 reales de plata en un momento en que el hambre azotaba Cádiz, pero las papeletas de reparto fueron mal distribuidas por los subalternos entre ellos mismos y el bacalao terminó en manos de los «montañeses de las tiendas», de los pequeños mercaderes que lo vendieron a alto precio al pueblo necesitado. E incluso los armadores perdieron, además, 800 pesos porque se repartió parte del pescado sin preocuparse en cobrarlo<sup>90</sup>.

### La legislación existente

La ordenanza de curso de 17 de noviembre de 1718 era una modificación de la emitida en 1702, con fecha de 5 de agosto<sup>91</sup>. Por su parte, la legislación de 1702 era otra modificación, siguiendo las normas francesas, de las ordenanzas españolas de 1621 y 1674<sup>92</sup>. Sin embargo la mejora no había sido muy evidente. Las legislaciones hispanas previas tenían una organización interna confusa, aspecto que se había mejorado en 1702, pero las nuevas ordenanzas del siglo XVIII establecían las normas de captura de neutrales olvidando los tratados con Holanda, Gran Bretaña y otras potencias, lo que trajo consigo una mayor duración en los juicios de presas durante la guerra de la Oreja. Aunque de los cuarenta artículos de la ordenanza de 1718 unos veinte

---

<sup>89</sup> AGS, SM, leg. 537, s.f., 14-febrero-1748 (orden de compra) y 5-mayo-1748 (informe del intendente Freyre desde La Graña, en la ría de Ferrol).

<sup>90</sup> AGS, SM, leg. 540, s.f., 1-febrero-1762. Durante la guerra de la Oreja Varas fue intendente en Cádiz hasta 1743 y otra vez desde 1747.

<sup>91</sup> Se puede ver el texto de ambas ordenanzas en CRUZ BARNEY, Óscar: *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. México, 1997, pp. 362-377. La de 1718 fue también transcrita por AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, José Luis de: *op. cit.*, pp. 258-265 (con un posible error de transcripción en el art. 34, en que se habla de "3" ducados en vez de mil como multa a los intendentes y subdelegados que se adjudiquen o apropien parte de las presas).

<sup>92</sup> PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*. Sevilla, 1982, p. 61.

trataban de las medidas a tomar en los apresamientos y otros siete de los juicios, los corsarios españoles harían sus presas a partir de una legislación que era contradictoria con algunos acuerdos internacionales.

Otro cambio fue debida a que la ordenanza de 1702 trataba en plan de casi igualdad a los corsarios franceses y a los corsistas nacionales. En 1718, estando en guerra contra Francia (perteneciente a la Cuádruple Alianza), fue necesario eliminar estas referencias a los galos y reducir las leyes a los corsarios españoles.

Esta ordenanza de 1718 fue, a su vez, modificada el 30 de agosto de 1739<sup>93</sup> cuando Felipe V decidió someter los armamentos privados a la potestad de su hijo el infante don Felipe, como almirante general de la Armada española, y a la del Almirantazgo creado, a imitación del inglés, para controlar la guerra naval.

La legislación daba la primera instancia en el juicio de presas de corsarios a los intendentes y a sus ministros subdelegados de Marina, rectificando una primera decisión, tomada al crear el cargo de almirante general y darle la jurisdicción sobre los corsistas, de que los juicios fuesen hechos por los nuevos ministros que tendría el Almirantazgo<sup>94</sup>. Podemos considerar que la modificación de 1739 a la primera organización del Almirantazgo (1737) era una decisión correcta, ya que lo anterior significaba una duplicación de cargos. En la práctica se dividió la responsabilidad entre los ministros de Tierra (como serían los corregidores, máximas autoridades locales), que se ocuparían de los navíos y efectos embargados en los puertos españoles, y los ministros de Marina, los intendentes y sus subordinados, que tendrían el conocimiento de los navíos tomados fuera de los puertos<sup>95</sup>.

El 21 de enero de 1740 el intendente de Cádiz, don Francisco de Varas y Valdés, envió unas instrucciones sobre corso y presas a su subdelegado en las islas Canarias<sup>96</sup>. Normalmente se ha considerado que estas normas tuvieron carácter general para todo el corso español; pero, como veremos en el punto siguiente, hay que pensar que, en sentido estricto, sólo serían válidas para la demarcación controlada por el intendente Varas. De todas formas, muchas de las normas eran un mero desarrollo lógico de la legislación existente y es muy posible que fuesen aplicadas tal como las desarrolla el intendente gaditano en los otros departamentos (pero no el caso de las fianzas, como se indicará).

---

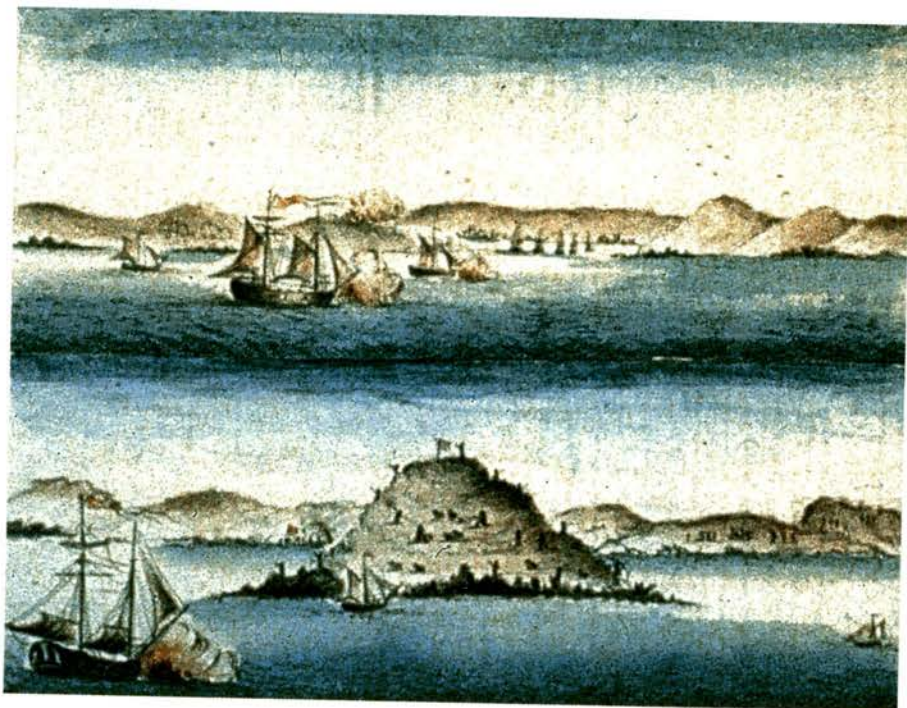
<sup>93</sup>Ver CRUZ, Óscar: *op. cit.*, pp. 376-77, AZCÁRRAGA, José Luis de: *op. cit.*, pp. 264-65.

<sup>94</sup>AGS, SM, leg. 524, s.f., noviembre-1737.

<sup>95</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 13-septiembre-1739.

<sup>96</sup>AGS, SM, leg. 540, s.f., 21-enero-1741. Esta norma fue ya recogida por AZCÁRRAGA, José Luis de: *op. cit.*, p.277.

El corsario *La Gata* persigue a una balandra que se refugia bajo la fortaleza de Corquí cerca de Cork. (A.G.S., M.P. y D., LVIII-55.)



Desembarco en la isla de Ballicotón (cerca de Cork.) El corsario se ayuda con el bote Práctico que había capturado en Cork. (A.G.S., M.P. y D., LVIII-55.)

Las deficiencias observadas en la legislación, especialmente en lo referido al juicio de los mercantes neutrales con mercancías de contrabando llevó al Consejo de Guerra a proponer que se hiciesen unas nuevas ordenanzas «que subsanen los considerables defectos, dudas y contrariedades que se han notado en las presentes y en otras cédulas y resoluciones». Ésta era la opinión predominante en 1743 y, cuatro años más tarde, ya en 1747, los encargados del «arreglo de las ordenanzas» lo tenían concluido y lo iban a presentar ante el Consejo de Guerra<sup>97</sup>. El fin de la contienda terminó con este proyecto legislativo.

---

<sup>97</sup> AGS, SM, leg. 536, s.f., diversos informes desde 2-mayo-1743 a 24-junio-1747.

La preocupación por la actividad de los corsarios y los problemas existentes con las presas se reflejó en el *Tratado de presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, escrito por Félix José Abreu Bertodano e impreso en Cádiz en 1746. El autor, uno de los juristas del Departamento de Marina, envió una carta al marqués de la Ensenada, entonces secretario de Marina, suplicándole que el provisor del obispo de Cádiz no embarazase la publicación a pesar de exceder los 25 pliegos por el interés que tenía para el real servicio. En una carta posterior el mismo obispo de Cádiz se mostraba propicio a la publicación y decía que solamente la dilación del autor retrasaba la licencia<sup>98</sup>.

### Patentes y fianzas

Al principio de la guerra las patentes de corso fueron entregadas con la autoridad del infante almirante general D. Felipe (lo que, en algún momento, provocó veladas alusiones sobre su validez por parte de los portugueses, neutrales pero nunca favorables a España); pero en 1742 la marcha del infante para tomar el mando del ejército francoespañol que iba a actuar en el norte de Italia llevó a un cambio importante. Ahora las patentes se daban en nombre del Rey, con la firma de D. José del Campillo, secretario de Marina (aparte de Hacienda, de Guerra y de Indias). Las patentes en blanco firmadas por el infante y almirante general que tenían los intendentes fueron recogidas para ser sustituidas por las nuevas<sup>99</sup>.

A la muerte de Campillo el nuevo secretario de Marina, D. Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, vuelve a firmar patentes en nombre del infante D. Felipe de Borbón<sup>100</sup>, dándose la situación contradictoria que se daban las licencias de corso en nombre de un almirante general que no ejercía (estaba al mando del ejército hispanofrancés que operaba en el norte de Italia) y cuando la institución del Almirantazgo había sido sustituida por la más tradicional del Consejo de Guerra.

---

<sup>98</sup>AGS, SM, leg. 536, s.f., 16-agosto-1746 (orden desde Madrid al recibo de la petición de Félix de Abreu) y 22-agosto (contestación de Tomás, obispo de Cádiz).

<sup>99</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 23-abril-1742 (envío de Manuel de Las Casas desde San Sebastián), 1-mayo (de Bernardino Freyre desde Galicia), 2-mayo (de Andrés Bertodano desde Cartagena), 4-junio (de Bernabé Ortega desde Palma de Mallorca). La orden del cambio de patentes fue dada en Madrid el 18 de abril.

<sup>100</sup>AGS, SM, leg. 535, s.f., 8-julio-1743, patente de corso de D. Antonio de Laredo, entregada en Guarnizo el 10 de octubre de 1743.



**DON FELIPE DE BORBÓN,**  
INFANTE DE ESPAÑA, CAVALLERO  
SANCTI SPIRITUS, Y SANTIAGO, GRAN PRIOR DE CASTILLA,  
DE CALATRAVA, DE CASTILLA, Y ARAGON, ALMIRANTE GENERAL

Y PROTECTOR DEL COMERCIO.

**POR LA GRACIA DE DIOS,**  
DE LAS ORDENES DEL TOYSON,  
Y LEON EN LA DE SAN JUAN, COMENDADOR MAYOR

DE TODAS LAS FUERZAS MARITIMAS DE ESPAÑA, Y DE LAS INDIAS,

**P**OR Quanto habiendo el Rey mi Señor, y Padre declarado la Guerra al Rey, y Subditos de la Gran Bretaña, por los justos, y fundados motivos, que son notorios, tiene resuelto S. M. que se permita à los Naturales de estos Reynos, y à los demás, que lo soliciten, armar en Corso contra aquella Nación las Embarcaciones, que tengan, ò puedan tener à proposito para este destino; Y perteneciendome por mi Dignidad de Almirante General de todas las Fuerzas Maritimas de España, y de las Indias la expedicion de las Licencias, y Comisiones convenientes al expressado efecto, he concedido, como en virtud de las presentes Letras concedo, la correspondiente à *Antonio de Laredo* vecino de *Portugalete* para armar en Corso contra Ingleses, y Franceses, nombrada *Nuestra Señora de Begoña* de porte de *200* toneladas, poco mas, ò menos, con *20* Cañones, y *14* Pedreros, y las demás Armas, y Municiones necesarias, y hasta en numero de *190* Hombres de Tripulacion, à fin de que por el tiempo que duraren las hostilidades de una, y otra parte, pueda salir à corsear con la citada Embarcacion, llevando en ella la *Vandera* de las Armas de España, correr los Mares de Europa, y Africa, (sin passar, ni tocar à los de America sin especial permiso) y perseguir, atacar, tomar, y apresar, los Navios, y efectos que encontrare propios del Rey, y Subditos de la Gran Bretaña, y de otros Enemigos de la Corona, con la comision expressa de que en el Corso, que asi biciere, se arreglarà à lo que tocante à el previenen las Ordenanzas, y Establecimientos Reales; de que con las presas, que executare, se encajinarà (si fuere posible) à uno de los Puertos de los Dominios de su Magestad; de que otorgarà la fianza necesaria à satisfaccion del Ministro, por cuya mano recibiere esta Comision; y de que se tonarà la razon de este Despacho en las Oficinas, à que corresponde el Puerto, ò parage donde se haga, ò conenga el Armamento, en las cuales havrà de dexar una Lista firmada de su mano, que contenga los nombres, apellidos, naturaleza, y residencia de los Individuos de su Tripulacion. Por tanto requiero, y pido à todos los Reyes, Principes, Potentados, Señores, Republicas, y Estados, Amigos, y Aliados de esta Corona, concedan al referido *Antonio de Laredo* à al Cabo, que substituyere en el mando, todo favor, asistencia, y buen acogimiento en sus Puertos con la nominada Embarcacion, y Equipage, y todo lo queuviere adquirido durante su navegacion, sin ponerle, ni permitir se le ponga embarazo alguno: Y mando, y ordeno à los Comandantes Generales de los Departamentos de Marina, Intendentes, y Ministros de ellos, Oficiales Generales, y Particulares de la Real Armada Naval, y de la Esquadra de Galeras, Jueces, y Justicias, y demás personas sujetas à mi Jurisdiccion; y à las que no lo son, encargo le dexen passar libre, y seguramente, sin causarle impedimento alguno, ni molestia, y le faciliten todo el favor, auxilio, y ayuda que necesitare; à cuyo fin le he mandado despachar estas Letras, selladas con el Sello de mis Armas, y firmadas por Don *Enon de Somodevilla*, Marqués de la Ensenada, Comendador de Piedra-Buena en la Orden de Calatrava, y de Carrizosa en la de Santiago, del Consejo de S. M. en el Supremo de Guerra, Secretario de Estado, y del Despacho de las Negociaciones de Guerra, Marina, Indias, y Hacienda, y Superintendente General del cobro, y distribucion de ella, MI LUGAR. THENIENTE GENERAL. En Madrid à *20* de Julio de mil setecientos y quarenta y tres.

Entregóse à la Parte para su uso en *Portugalete* à *20* de Julio de mil setecientos y quarenta y tres baviendo otorgado la obligacion, y fianza correspondiente.

*Juan de Rebolledo*

*Antonio de Laredo*

*[Signature]*

RECHIBO GENERAL DE COMERCIO

1743 Julio 20 535

Patente de Corso de D. Antonio de Laredo, vecino de Portugalete, para su fragata *Nuestra Señora de Begoña*, alias la *Exhalación*, de 200 toneladas de porte, armada con 20 cañones y 14 pedreros, y tripulada por 190 hombres (AGS, SM, Ley 535, 8 -julio- 1743). En la guerra de la Oreja de Jenkins las patentes españolas fueron emitidas en nombre del Infante Almirante General D. Felipe en vez de hacerse por Su Majestad Felipe V de Borbón.

Otro problema estaba en la fianza o cantidad con la que los armadores respondían de que las tripulaciones de sus embarcaciones harían buena guerra y seguirían la legislación. Existían grandes diferencias entre las cantidades marcadas sin que sepamos la causa: así, en Cádiz un corsario entregó 2.500 ducados en diciembre de 1739<sup>101</sup> y otro la tenía en 6.000 ducados pocos meses antes (si bien a partir de una hipoteca de sus bienes)<sup>102</sup>. Tratando de marcar un baremo el intendente don Francisco de Varas y Valdés envió a su subdelegado de Canarias una relación de las cantidades de fianza que pagarían los buques corsarios según su tonelaje: de 50 a 100 toneladas tendrían una fianza de 5.000 ducados de vellón, de 100 a 150 de 7.000 ducados, de 150 a 200 toneladas de 10.000, de 200 a 250 de 12.000 y los que tuviesen entre 250 y 300 toneladas de 15.000 ducados<sup>103</sup>.

Sin embargo, este baremo del intendente Varas sólo tenía validez en su jurisdicción. Años más tarde el armador donostiarra D. Juan Ibáñez de Zavala se quejaba de los litigios y gastos que provocaba el que no hubiese una cantidad fijada para la fianza y pedía que se marcara la suya en 60.000 reales de vellón, equivalentes a las 15.000 libras tornesas que se exigían en Francia. Desde Madrid se la marcó una fianza de 4.000 pesos. Poco después otro armador, D. Juan de Michelena, pidió que se le señalase la misma cantidad para su fianza, lo que se le concedió igualmente<sup>104</sup>. La pretensión de los armadores estaba clara: en caso de litigio –y éstos se estaban haciendo cada vez más largos– y de sentencia negativa, querían reducir tanto las pérdidas propias como las de sus asociados. El fiador podría ser el mismo armador (cómo vimos, uno de Cádiz otorgó la fianza regular con la hipoteca de sus bienes) u otras personas con medios para responder a la cantidad exigida<sup>105</sup>.

---

<sup>101</sup> AGS, SM, leg. 525, s.f., 15-diciembre-1739. El armador era D. Rafael Barragán, de la Isla de León.

<sup>102</sup> AGS, SM, leg. 525, s.f., 29-septiembre-1739. Carta del intendente D. Francisco de Varas sobre el armador José Valera, alcalde de mar de la ciudad de Cádiz.

<sup>103</sup> AGS, SM, leg. 540, s.f., 21-enero-1741.

<sup>104</sup> AGS, SM, leg. 536, s.f., 11-septiembre-1747, contestación al memorial de D. Juan Ibáñez de Zavala, y 13-noviembre-1747, contestación a D. Juan de Michelena.

<sup>105</sup> AGS, SM, leg. 537, s.f., 5-enero-1748, carta de D. Juan Cornejo, en Génova, a D. Juan Gregorio Muniaín, en «Chanbery», quien a su vez la remitió al marqués de la Ensenada, secretario de Marina. Según explicaba Cornejo, Natale Manucci, vecino de Bonifacio (Córcega), no había podido encontrar la fianza de ningún comerciante genovés y las que ofrecía eran de patrones de Bonifacio que traficaban con el puerto de Génova. Al cónsul no le pareció satisfactorio, por lo que suspendió la entrega de la patente.

Si en Europa las patentes se entregaban con firma de la autoridad central (fuese el secretario de Marina o el del Almirantazgo), en América podían darlas las autoridades locales. Ángel López Cantos nos narra un caso en que un corsario que salió en 1722 de Puerto Rico con una patente de su gobernador. En Caracas recibió otra, una tercera en Cumaná y la última en la isla de Margarita. En menos de 15 días se había hecho con 4 patentes<sup>106</sup>. Por lo que sabemos, en la guerra de la Oreja las patentes hispanoamericanas seguían siendo locales.

### **Organismos y cargos: El Almirantazgo y el Almirante General**

En 1737 Felipe V decidió crear un Almirantazgo en España a imitación del inglés. Como hace notar Fernández Duro, la intención de Su Majestad más que intentar fomentar la navegación y el comercio, como se manifestaba, era el buscar a su hijo el infante D. Felipe «un puesto digno de su egregia cuna», con los emolumentos, prebendas y tributos correspondientes (que cargarían sobre el comercio, por lo que poco podría favorecer a su desarrollo esta subida de impuestos)<sup>107</sup>. Como secretario del nuevo almirante general se nombró a una figura en ascenso dentro de la administración española: al cántabro D. Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada. Lo artificioso de la nueva institución se demostró con su derogación absoluta en cuanto el hijo del Rey logró el título de duque de Parma, Piacenza y Guastalla al firmarse las paces de 1748. Es más, en la práctica el Almirantazgo como tal había dejado de funcionar cuando, en 1742, el infante don Felipe pasó a Italia para mandar el ejército hispanogalo.

Por muy discutible que fuese la actuación del Almirantazgo, podemos considerarla positiva con respecto al corso. El infante almirante general (o, tal vez, sería mejor decir su secretario) era consciente de la desproporción entre el número de barcos de guerra de la Armada inglesa y la española, y para compensar esta diferencia se decidió recurrir a la única arma de que podía disponer el contendiente más débil: a los armamentos particulares. Para favorecerlo Su Alteza renunció al *octavo* del importe de las presas a que tenía derecho como Almirante General (y que se había añadido al *quinto* real)<sup>108</sup>.

---

<sup>106</sup>LÓPEZ CANTOS, Ángel: *Miguel Enríquez*. San Juan de Puerto Rico, 1998, p. 309.

<sup>107</sup>FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, t.6, pp. 227-29.

<sup>108</sup>Ya se renunció al 8º a favor de los corsarios en la «Declaración de la conformidad en que deberán entenderse las ordenanzas de 17 de noviembre de 1718 [...] con motivo de la dignidad de Almirante General de Mar que se ha establecido en el S.º Infante D. Felipe», Noviembre - 1737 referido al art. 3 (AGS, SM, leg. 524, s.f.). En cuanto a la cesión del 5º y del 8º de

Curiosamente la regla no fue general para todos los corsarios: los que actuaban en la América española tuvieron que esperar a 1745 para que se les concediese la misma gracia que a los corsistas peninsulares<sup>109</sup>. Sin embargo los navíos de guerra que no tuviesen patente de corso (como serían los de la Armada o los jabeques correo por asiento) no tenían la exención del octavo, que el Infante determinó se aplicase al gasto de las impresiones de las ordenanzas de Marina<sup>110</sup>.

Desde el principio de la guerra hubo interés en conocer los resultados de un medio al que tanto se apoyaba y se ordenó a los intendentes y a los ministros de Marina que informasen de la naturaleza y carga de las capturas inglesas y de las características de los barcos apresados<sup>111</sup>. Los informes fueron constantes y desde los inicios de la contienda hasta mayo de 1741 hubo una preocupación por llevar una lista de las presas lo más exacta posible.

Aunque el Almirantazgo pretendía crear un cuerpo de funcionarios paralelo al cuerpo civil de la Marina (intendentes y ministros de los diferentes puertos), al final prevaleció la lógica de evitar duplicaciones inútiles y se recurrió a los funcionarios ya existentes. Siguiendo a José Merino<sup>112</sup>, los intendentes tenían funciones primordialmente económicas, pero en 1739 se les dio la jurisdicción en primera instancia sobre las presas de los corsarios<sup>113</sup>. Gracias a ello, conocemos los nombres de los intendentes y de los ministros de Marina de los principales puertos. Sin ser exhaustivos, diremos que al inicio de la guerra era intendente del Departamento de Cádiz don Francisco de Varas y Valdés; fue substituido en 1743 por D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava, pero volvió otra vez a ocupar la intendencia gaditana desde el año 1747. En Cartagena lo era al principio de las hostilidades Rubalcava hasta su traslado a Cádiz, siéndolo desde entonces don Juan Navarro. D. Bernardino Freyre ocupó, durante toda la guerra, la intendencia del Ferrol. En Barcelona residía el in-

---

las presas a favor de los armadores, está el acuse de recibo del intendente Rubalcava en 14 de octubre de 1739 (AGS, SM, leg. 525, s.f.).

<sup>109</sup>AGS, SM, leg. 535, s.f., 22-julio-1745, orden real que se dio «atendiendo a los crecidos gastos» de los corsarios hispanoamericanos para que pudiesen seguir armando sus embarcaciones.

<sup>110</sup>AGS, SM, leg. 535, s.f., 7-enero-1745, según un comentario de D. Miguel de Herrero.

<sup>111</sup>Nos ha llegado una relación de las casillas a rellenar en AGS, SM, leg. 532, s.f., 11-enero-1742, carta de D. Manuel de Olarte, ministro de Marina de Bilbao, a don José del Campillo. Con los datos más o menos completos tenemos muchos *mapas de presas* enviados por el intendente D. Bernardino Freyre (o Freire), desde Galicia, el más meticoloso de los intendentes de Departamento.

<sup>112</sup>MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, 1981, pp. 42-5.

<sup>113</sup>Adición de 30 de agosto de 1739 a la Ordenanza de corso de 17 de noviembre de 1718.

tendente del «Principado de Cataluña», don Antonio Sartine. Si hacemos caso de la correspondencia con la Secretaría de Marina, Varas y Rubalcava parecen los más respetados ya que en ocasiones se les pidió su opinión sobre diversos asuntos jurídicos. Sin embargo, podemos decir de Freyre que era un hombre metódico y concienzudo que, hasta el final de la guerra, seguirá enviando informes sobre los armadores y sus presas, así como remitiendo los diarios de navegación de los corsarios gallegos. Sin que mandase en Departamento de Marina propiamente, también es mencionado como intendente D. Manuel de las Casas en la provincia de Guipúzcoa. Posiblemente, como veremos a continuación, a consecuencia de los privilegios de la Provincia.

Tras la marcha a Italia del infante don Felipe, el Almirantazgo desaparece en la práctica. Don José del Campillo pasa a ocuparse de los asuntos del corso como secretario de Marina. Cuando a su muerte Campillo sea sucedido en sus cargos por el marqués de la Ensenada, éste será ahora secretario de Marina, olvidándose el cargo de secretario del Almirantazgo que había ostentado anteriormente.

### **Los problemas de jurisdicción con las Provincias Vascas**

Las ordenanzas de 1718 y su adición de 1739 atribuían la primera instancia de las presas a los ministros de Marina. Pero pronto la provincia de Guipúzcoa protestó porque el ministro de Marina de San Sebastián reconocía las presas en vez de hacerlo los alcaldes donostiarras o el corregidor de la Provincia<sup>114</sup>. Las reclamaciones se basaban en el capítulo 17, título 3, de sus fueros y presentaban como fuente de su privilegio el despacho dado por el rey Carlos II en 6 de junio de 1691, concediendo la jurisdicción de las presas a los alcaldes de San Sebastián<sup>115</sup>. Se hacía notar que, en la práctica, los alcaldes donostiarras juzgaron las presas de sus corsarios en 1691 y 1727. Dada la importancia del caso Felipe V nombró una Junta especial para tratar las reclamaciones de la provincia de Guipúzcoa. El 24 de noviembre de 1740 aquella dio su dictamen: tras recoger los antecedentes aportados por la Provincia (incluyendo el nombramiento de un guardamayor del corso en 1698), hacía

---

<sup>114</sup>AGS, SM, leg. 526, s.f., año 1740, competencia entre el subdelegado de Marina de San Sebastián y los alcaldes de aquella ciudad, y AGS, SM, leg. 528, s.f., años 1739-40, competencia de la provincia de Guipúzcoa en el conocimiento de presas.

<sup>115</sup>Para una descripción de este problema en el siglo XVII, ver OTERO LANA, Enrique: *op. cit.*, pp. 93-93. Lo curioso es que la nueva fuente de su privilegio había sido derogada por contraórdenes en los años siguientes, a lo que la Provincia se negó a obedecer por considerar que era contrafuero con respecto a la carta partida de 1554. Ahora las concesiones anuladas se habían convertido en la base de sus reclamaciones forales.

notar que los armamentos actuales se estaban haciendo por orden de Su Alteza el Almirante General y no por iniciativa de Guipúzcoa. Sin embargo, reconocía que este privilegio había alentado a la Provincia y a sus naturales a los armamentos, por lo que terminaba recomendando que los ministros de la provincia de Guipúzcoa fuesen quienes juzgasen las presas en primera instancia «con la calidad de que antes de publicar las sentencias [...] las remita a S.A. a consulta». Las apelaciones serían a la Junta de Justicia del Almirantazgo. Dejando aparte la obligación de consultar las sentencias al infante almirante general, el resto era lo pedido por la Provincia en 30 de noviembre de 1739.

Conseguido el reconocimiento del privilegio, se dio alguna circunstancia que, de momento, no conocemos y el Juez de Marina<sup>116</sup> de San Sebastián, don Manuel de las Casas y Cuadra, pasa a ser mencionado como intendente y siguió juzgando todas las presas que llegaban a los puertos guipuzcoanos. Caben varias explicaciones: podría darse el caso de que los mismos armadores de corso prefiriesen los juicios del ministro de Marina a los de los alcaldes o del corregidor (no hay que olvidar que la Provincia era partidaria del comercio de granos y otros comestibles con el enemigo para paliar su tradicional escasez<sup>117</sup>). Por otra parte, si la mención de Las Casas como intendente corresponde a un nombramiento de hecho (pues no hemos encontrado la cédula que lo haga), esto halagaría a los guipuzcoanos por su relativa independencia con respecto a la teórica jurisdicción del intendente del departamento del Ferrol.

El señorío de Vizcaya también plantó reclamaciones sobre la jurisdicción de las presas alegando sus privilegios. Al principio de la guerra los armamentos fueron escasos en Bilbao (algunos armadores vizcaínos prepararon sus embarcaciones en San Sebastián, tal vez por ser más fácil encontrar marinería que en un puerto con mayor tráfico mercantil como el bilbaíno). Sin que podamos saberlo con seguridad, parece que la captura del navío francés *San*

---

<sup>116</sup>Al inicio de la guerra se hacía depender el corso del Comisario Ordenador de Marina residente en San Sebastián, D. Felipe de Urioste; pero pronto fue sustituido por D. Manuel de las Casas.

<sup>117</sup>Las Casas había detenido un navío holandés que llegó con carga de sardinas desde Inglaterra y la Provincia alegó que, según el artículo 2º del título 19 de sus fueros, se podía recibir «pan, trigo, cebada, centeno, avena o mijo, o vino, o carne, tocinos o carneros u ovejas e cabrones y vacas y bueyes, pasas e higos, y sal, aceite, y salmones y pescado cerial y atunes» (Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado (E), leg. 1622, 14-marzo-1740). Por su parte, Las Casas alegaba que permitir el comercio con el enemigo era darle fuerzas (12-marzo).

Al final se permitió descargar a este navío (y a otro francés) para alimentar a los naturales, pero con la condición de que estos bastimentos no pasasen «a los reinos de Aragón, Navarra, Castilla y otros territorios que no gozan ni deben gozar las franquicias que están concedidas a Vuestra Señoría [la Provincia de Guipúzcoa]» (29-noviembre-1741).

*Joaquín y Santa Ana*, en realidad un mercante bilbaíno dedicado a la introducción ilícita de productos ingleses, fue el detonante de la reclamación. Las peticiones del intendente Las Casas de que se metiese en prisión a los implicados fue desatendida por el corregidor de Vizcaya y por el mismo Señorío, a pesar de haber sido reforzadas con una orden real<sup>118</sup>.

En 1741 el señorío de Vizcaya pidió que Su Majestad enviase las patentes a su corregidor «sin intervención del Almirantazgo»<sup>119</sup> y que las presas de sus naturales fuesen juzgadas por el corregidor de Bilbao [*sic*, de Vizcaya], sus tenientes y las justicias ordinarias, porque ahora tenían que ser juzgadas por el intendente de Marina de Guipúzcoa con los correspondientes perjuicios<sup>120</sup>. A estas peticiones se le contestó que el Señorío no se inmiscuyese en las presas y que los armadores podían conducir sus capturas a cualquier puerto.

Las autoridades vizcaínas siguieron con su propósito de hacerse con el conocimiento de las presas, obstaculizando la labor del ministro de Marina en Bilbao, D. Manuel de Olarte. Por una parte, alegaban ante las órdenes de Madrid que no se podía decidir nada mientras no se reuniesen en Diputación y, por otra —como explicaba Olarte—, «las presas que van llegando las hacen retroceder a Santoña, Santander, y a San Sebastián, con cuyo testimonio vienen acá a hacer el remate, y lo hace el corregidor». El ministro no lograba que los corsarios declarasen ante él la carga de sus presas «porque el Señorío los tiene amedrentados a los armadores». Sugería que se les castigase en las fianzas dadas en San Sebastián y que no se diese patentes a los vizcaínos que no tuviesen sus patentes en dicho puerto<sup>121</sup>. El subterfugio legal del corregidor de Vizcaya para poder juzgar las presas era considerar a los productos ingleses capturados como un posible contrabando<sup>122</sup>.

En marzo de 1742 se llegó a una solución de compromiso: El corregidor de Vizcaya, D. Manuel Navarrete, dio una cédula para que Olarte, con

---

<sup>118</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 27-septiembre-1740 a 8-febrero-1742, papeles sobre el navío francés mandado por Esteban Leharý, con comercio ilícito para comerciantes de Bilbao y Portugalete.

<sup>119</sup>AGS, SM, leg. 531, s.f., 15-octubre-1741, carta del ministro de Marina de Bilbao, D. Manuel de Olarte, recordando que está pendiente el problema de las patentes. Se le contesta en 31 de octubre que el Señorío no conozca la presas.

<sup>120</sup>AGS, SM, leg. 531, s.d., petición del Señorío sobre que las presas se lleven a Vizcaya. Se le contesta en 14 de noviembre de 1741 que los corsarios pueden llevarlas a cualquier parte que prefieran.

<sup>121</sup>AGS, SM, leg. 531, s.f., 12-noviembre-1741, informe de Manuel de Olarte al marqués de la Ensenada, secretario del Almirante General.

<sup>122</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 14-enero-1742, informe de Olarte a D. José del Campillo.

asistencia del escribano de contrabando, realizase el reconocimiento e inventario, almoneda y remate de los géneros de las presas, lo que el ministro de Marina aceptó «así por no tener tropiezo con el Señorío y complacerle, como para evitar a los interesados los perjuicios de las dilaciones en estas competencias»<sup>123</sup>. Para evitar complicaciones, desde Madrid se nombró juez subdelegado en las causas de corso al corregidor de Vizcaya<sup>124</sup>. Era un intento tardío de dejar claro a quién pertenecía la jurisdicción sobre los corsarios. Ahora el juez en primera instancia sería el ministro de Marina, pero lo sería en condición de colaborador y subordinado del corregidor, por lo que, en la práctica, quien había logrado imponer sus pretensiones de jurisdicción era el señorío de Vizcaya.

El problema rebrotó en 1747, cuando el corregidor de Vizcaya juzgó una presa en segunda instancia. Esto le correspondía al Consejo de Guerra, que rápidamente protestó. Una nota del marqués de la Ensenada indicaba que el rey (ahora, Fernando VI) había tenido una «razón particular» para dictar la providencia de que el corregidor de Bilbao conociese esta presa, pero que había sido una excepción<sup>125</sup>. Desgraciadamente no se nos aclara cuáles fueron las razones particulares de Su Majestad.

### **Problemas de jurisdicción en otras zonas**

Si algunos problemas jurisdiccionales venían de la interpretación que se diese a los fueros de Guipúzcoa y Vizcaya, otros procedían del celo de unos funcionarios convencidos de la importancia de sus atribuciones. Con razón o no, se enfrentaban a los corsarios (que, por su parte, no eran demasiado legalistas). En varias ocasiones hubo que advertir a alcaldes u otras autoridades locales que el conocimiento de las capturas correspondía al ministro de Marina de la zona. Por citar un ejemplo, la intromisión del alcalde mayor de Málaga en un pleito de dos armadores sobre parte de una presa. Cuando el ministro de Marina, don Gabriel López, reclamó, el alcalde no solamente no quiso sobreseer el caso, sino que multó a López con 500 pesos. Desde la Corte se le

---

<sup>123</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 5-marzo-1742, cédula del corregidor, y 11-marzo, informe de Olarte a Campillo.

<sup>124</sup>AGS, SM, leg., 533, s.f., nombramiento de 10 de septiembre de 1742, con firma de D. José del Campillo.

<sup>125</sup>AGS, SM, leg. 536, s.f., 12-junio-1747, protesta del Consejo, y 9-julio-1747, contestación de la Ensenada. En primera instancia el ministro de Marina declaró buena presa a la esluva el *Joven Juan*, mandada por Diego Cox, y el corregidor revocó la sentencia y dio por libre el navío y su carga.



dio orden de que devolviese los papeles al ministro de Marina<sup>126</sup>. En otras fueron los corsarios los que se resistieron a ser visitados por los funcionarios. Fue el caso de Francisco Telmo, que se negó a que su embarcación fuese visitada por los guardas del tabaco de Vigo, pretextando que no traían orden del ministro de Marina de dicho puerto. Cuando bajó a tierra, los guardas del tabaco lo prendieron. Había dudas de si los corsarios se resistieron o no con violencia a la visita y la sospecha de que hubiesen tirado el tabaco al agua (aunque predominan las declaraciones en contra). También se pensaba que los guardas del tabaco se excedieron al encerrar al capitán corsista<sup>127</sup>.

En alguna ocasión un barco enemigo que se refugiaba en la costa era apresado por un corsario y reclamado como de comiso o contrabando por las autoridades locales. El paquebote inglés *San Felipe* entró en la ensenada de Moñón y fue apresado por el corsario Juan de Cores con una lancha. El subdelegado de Marina de Cangas mencionaba que los hombres enviados por él habían subido antes a bordo y que no era captura del corsario, sino una simple arribada. Por si faltaba algo, otro corsario, Luis Olivier, pretendía que el inglés se había rendido previamente ante un cañonazo suyo. Por último, el gobernador de la plaza de Vigo se inmiscuyó en la presa como objeto de contrabando. Pocas veces una captura tuvo tantos pretendientes<sup>128</sup>.

Quien causó constantes problemas a los corsarios fue el capitán (o comandante) general de las islas Canarias, D. Andrés Benito y Pinatelli. Desde el principio de la guerra aparecieron protestas de los armadores de que retenía sus embarcaciones y ponía impedimentos a su actividad (como encerrar a los oficiales de ellas por cualquier delito cuando pensaban hacerse a la mar<sup>129</sup>). El ministro de Marina de las islas también se quejaba de sus intromisiones constantes. Para el intendente de Cádiz, don Francisco de Varas y Valdés, «la principal [idea de Benito era] conseguir por este medio se le confiera la omnímoda facultad de que los armamentos y juicios de presas sean de su privativa inspección, segregándose de la de los ministros de Marina, [...] y que lo

---

<sup>126</sup>AGS, SM, leg. 543, s.f., diversos papeles de 9-abril a 11-junio-1743.

<sup>127</sup>AGS, SM, leg. 534, s.f., 23-octubre-1743, y leg. 535, s.f., 15-enero-1744, cartas del intendente Freyre desde La Coruña.

<sup>128</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 23-enero-1742, carta de Freyre, y 18-febrero, declaraciones.

<sup>129</sup>A uno de los oficiales del barco corsario de José de Ribas lo detuvieron por tener relaciones ilícitas con una mujer casada y después a otro por amancebamiento (AGS, SM, leg. 534, s.f., 28-junio-1743, carta del capitán corsario a sus armadores desde Santa Cruz de Tenerife, incluida en otra enviada desde Cádiz por el intendente Rubalcava en 23-junio-1745).

que quiere aquel oficial general es la quietud con el enemigo»<sup>130</sup>. No le faltaba razón en su acusación: el comandante general de Canarias se justificó en varias ocasiones diciendo que la acción de los corsarios españoles había «acarreado a estas pobres islas el gravísimo daño de la persecución de los moros, que muchos [años] hace no se arrimaban a ellas y han vuelto a molestarlas, hostigados de las presas hechas por nuestros corsarios en su puerto [de Santa Cruz de Berbería]»<sup>131</sup> o que rompían sus acuerdos de tregua con los británicos. Para uno de los capitanes corsistas que habían sufrido sus obstrucciones, la causa no estaba en un pretendido acuerdo de cese de hostilidades con los ingleses (pues éstos habían bombardeado La Gomera), sino en el trato ilícito que se hacía con los británicos, con la simulación de ser portugueses<sup>132</sup>. El intendente Rubalcava pensaba que, aunque este capitán hablaba como «parte apasionada», no era de despreciar lo que decía pues ofrecía probarlo.

Por su parte, D. Andrés Benito, ya en 1741, justificaba sus intervenciones en la orden que D. Zenón de Somodevilla, entonces secretario del Almirantazgo, había dado al subdelegado de Marina, en una carta de 24 de noviembre de 1739, de proceder de acuerdo con el comandante general y seguir sus luces y dictámenes. Si se debía tener en cuenta su opinión, dando un nuevo paso, él debía decidir sobre el corso; y yendo más lejos, también opinaba que la concesión que se hacía a los corsarios del quinto real y del octavo del almirante general no valía en las Canarias por estar las islas fuera de la península y él debería cobrarlos. A Su Alteza el Infante D. Felipe, dado su cargo de Almirante General, no le pareció admisible este constante desprecio de un oficial del ejército de tierra al fuero de la Marina y pedía al Rey «que se le manifieste [a Benito] el real desagrado, previniéndole no embarace la entrega de los efectos de las presas declaradas por legítimas y que trate mejor a los corsarios, pues interesa al servicio [real]»<sup>133</sup>. Pero en los años posteriores continuaron los problemas con este capitán general sin que se tomasen medidas serias para limitar sus excesos.

---

<sup>130</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 20-febrero-1743, carta de D. Francisco de Varas al secretario Campillo.

<sup>131</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 14-diciembre-1741, carta de D. Andrés Benito.

<sup>132</sup>AGS, SM, leg. 534, s.f., 28-junio-1743, carta de José de Ribas a sus armadores (incluida en la del intendente de 23-junio-1745).

<sup>133</sup>AGS, SM, leg. 531, s.f., 12-noviembre-1741. Hay que decir que la defensa de Benito también se basaba en que los armamentos hechos no correspondían a los descritos en la patente; pero esto no era de su jurisdicción y, desde luego, no tenía capacidad legal para detener a las embarcaciones en los puertos.

Por otra parte, el capitán general no era el único funcionario interesado en expulsar a los corsarios españoles de las Canarias y a facilitar el comercio con el enemigo. Según un armador de Santa Cruz de Tenerife, el mismo juez subdelegado en las islas, de acuerdo con el cónsul de Holanda, les sometía a injustos procedimientos y ultrajes sin tener en cuenta los papeles dobles que llevaban las presas, en teoría barcos neerlandeses<sup>134</sup>. El que el armador corsario fuese también comerciante en la isla puede indicar que algunos mercaderes estaban fuera (y, como consecuencia, en contra) del trato ilícito con los ingleses.

---

<sup>134</sup>AGS, SM, leg. 536, s.f., 21-junio-1746, carta del intendente Rubalcava, desde Cádiz, incluyendo un informe del auditor de Marina, D. Manuel de Redonda, sobre la protesta de don José María Bignoni, comerciante y armador corsario de Tenerife.