

LA PIRATERÍA Y EL CORSO EN FLANDES Y EL CANTÁBRICO

Enrique OTERO LANA
Doctor en Filosofía y Letras

Debo iniciar esta conferencia con la advertencia de que nos centraremos en el corso de la Corona española. El tiempo previsto para la exposición y la amplitud del tema no nos permiten desarrollar en profundidad el estudio del corso en otros países. Así no pasaremos de simples menciones del corso francés en los reinados de Luis XIV y Luis XV, o de la actividad de los *privateers* ingleses y los «mendigos del mar» holandeses, por citar algún caso. Nuestro trabajo, mis propias investigaciones, se centra en los corsarios españoles.

El desarrollo de las monarquías autoritarias y su relación con el corso

En la Baja Edad Media la situación política, económica e incluso cultural de Europa evolucionaba hacia nuevas formas de gobierno que superasen la disgregación del poder típica de la época feudal. Era el momento de los reyes, que fortalecían cada vez más su autoridad. En parte, por ser los únicos que se podían permitir el tener un ejército con un armamento cada vez más caro y más complejo. Pero, también, por ser los únicos que podían dar una legislación común a unas relaciones comerciales cada vez más abundantes (aunque respetando, al mismo tiempo, los privilegios locales y estamentales de origen medieval). Y en este contexto la figura del mercader-pirata que se había dado en la Edad Media tendía a desaparecer.

En la navegación medieval los barcos mercantes iban armados para defenderse de los posibles ataques de los piratas, pero aprovechaban para capturar a aquellas embarcaciones de comercio que estaban peor armadas y que se cruzaban en su camino con el pretexto de compensaciones a daños sufridos por causa de algún comerciante del otro país. Estas acciones provocaban problemas políticos e innecesarias tensiones entre las nuevas monarquías. Y poco a poco se iba extendiendo la idea de que solamente el Estado podía hacer uso de la violencia de forma legítima. Sin embargo, los barcos armados directamente por los Go-

biernos eran insuficientes para establecer un dominio del mar, aunque fuese somero, y se seguía necesitando el concurso de los armamentos particulares en caso de guerra. A partir de esta necesidad los estados otorgarán *licencias de corso*, recogidas en los documentos que conocemos como *patentes*, y con ello se diferenciará claramente entre *corsario* y *pirata* desde el punto de vista legal.

* * *

En los estudios sobre la guerra se considera al corso como un «arma de débiles»; es decir, la potencia con menos capacidad marítima utiliza a sus corsarios para dispersar las fuerzas de la armada más poderosa y así conseguir un posible dominio local, o en todo caso perjudicar tanto al comercio enemigo que obligue a pedir la paz a la potencia mayor. Éstos serían los casos de España, Francia o Estados Unidos durante la Edad Moderna. Pero no hay que olvidar que Gran Bretaña también permitía el armamento de sus *privateers* en el siglo XVIII, cuando la Royal Navy estaba alcanzando su apogeo. Se pretendía con ello perjudicar el comercio enemigo, pero sobre todo evitar una excesiva dispersión de sus propias fuerzas. Y es de hacer notar que la legislación inglesa era menos exigente con sus *privateers* que las ordenanzas de corso españolas o francesas (así, por poner un ejemplo, no se exigían las veinticuatro horas desde la primera captura para que un mercante propio repesado al enemigo fuese considerado una presa legítima y no un mero rescate).

Sin caer en exageraciones, pues es dudoso que el Almirantazgo británico tuviese una doctrina sobre la guerra de corso, el sistema seguido por los ingleses era más efectivo. La acción de los corsarios debe ser *paralela y complementaria* a la guerra de escuadras (la que busca la batalla decisiva), ya que por la *guerre de course* sí sola no es suficiente para obtener la victoria.

Diferencias entre corsario y pirata. El corso como actividad capitalista

El corsario (del latín *cursus*, carrera; de ahí, el que recorre el mar) necesita una licencia de su Soberano para actuar, sólo puede atacar a los barcos enemigos o a los neutrales con contrabando de guerra y su presa debía ser legitimada por un tribunal de su país (otra forma de controlar a los posibles transgresores). Por ello, las *cartas* o *letras de represalia*, concedidas a un súbdito para satisfa-

cer una ofensa o daños recibidos de súbditos de otro país, hubiese guerra o no, tienden a desaparecer siendo sustituidas por el *corso general*, sólo posible en tiempos de guerra. Se extenderán *cartas de marca* o permisos para atacar al comercio enemigo, y *cartas de contramarca*, licencias para rechazar a los corsarios contrarios. Sobre el papel, bajo los Austrias predominan las segundas y la acción de los corsistas españoles se justifica por los ataques enemigos. Con los Borbones el objetivo último del corso español queda al descubierto: la destrucción del comercio contrario.

El pirata (del griego *peirates*, el que se aventura) no tiene ningún permiso oficial, ataca a todo barco que encuentra en su camino, sin importarle la nacionalidad, y su presa no queda justificada en ningún juicio posterior. Desde el punto de vista legal, la captura de un mercante enemigo por un corsario es una adquisición legítima, en tanto que la presa de un pirata es simplemente un robo. El que alguna vez se halla comparando a los corsarios con los guerrilleros y a los piratas con los bandidos es significativo.

Una situación intermedia entre corsario y pirata sería la de los *filibusteros* y *bucaneros* (los «Hermanos de la Costa»), ya que, aunque no tenían licencias oficiales, únicamente atacaban a los navíos y las ciudades de los españoles y, además, estuvieron protegidos por el Gobierno francés en la Tortuga y por el británico en Jamaica. Pero, en todo caso, desde el punto de vista legal su condición es similar a los piratas.

Evidentemente, la realidad es siempre más compleja que la visión que nos da el mundo legal. Las diferencias entre corsarios y piratas, en cuanto a su forma de actuación, no siempre tenían límites tan claros y definidos como señala la legislación. Ambos procuraban intimidar al enemigo con una exhibición de su pretendida ferocidad (se intentó limitar esta intimidación, con la visita en bote de los corsarios españoles a la posible presa) y ambos grupos llegaban a torturar a los prisioneros, aunque con un objetivo distinto: el corsario pretendía obtener, sobre todo de los neutrales, la confesión de que la carga era del enemigo. El pirata lo hacía para intimidar a las futuras víctimas y también por puro sadismo (el comportamiento del Olones fue un claro ejemplo de esto último, pero por desgracia no el único).

El que cada país calificase de «piratas» a los corsarios enemigos, sin detenerse a razonar si tenían o no patente, complica más nuestra visión de la realidad. Pero no hay que olvidar que los piratas tenían un sistema interno más igualitario, eligiendo o deponiendo a sus capitanes, teniendo un reparto del botín más equitativo y con un cierto despilfarro de los botines (un reflejo de que no tenían

dónde venderlos en muchas ocasiones)¹. Los historiadores J. y F. Gall² han comparado a los piratas con los anarquistas y el capitán Charles Johnson³ (o Daniel Defoe) habla de la utopía igualitaria en Madagascar en su biografía sobre el pirata Misson (aunque hay dudas acerca de la fiabilidad de algunos capítulos del libro segundo). En el caso de los corsarios hay una clara dependencia de un grupo de armadores (normalmente organizados en una compañía capitalista de comandita simple) que subdelegan en un capitán. En el reparto los armadores, es decir los inversores, se llevaban los $\frac{2}{3}$ o cuando menos la $\frac{1}{2}$ del botín⁴. Los excesos de los tripulantes podían ser castigados por el Estado al volver a puerto (la legislación impedía los castigos directos, para evitar los abusos de los capitanes). La frase de Javier de Salas de que «el corso es una piratería legalizada» es, posiblemente, demasiado taxativa.

Por lo anterior, sacamos la conclusión que el corso tuvo ante todo unas motivaciones económicas. Aunque en algún momento los armadores corsarios del Cantábrico justificasen su actividad por la defensa ante la piratería o el corsarismo enemigo (el componente religioso en esta zona es sólo secundario⁵), su verdadero interés estaba en los beneficios a obtener. En 1741 el armador donostiarra Juan Ignacio de Otaegui lo expuso con cierta crudeza: «En fin, a los armadores, en mi sentir, no les mueve el servicio del Rey, la gloria de la nación, ni el mal que hacen a los enemigos, sino las utilidades que logran; si éstas se les cortan, como faltó el móvil de sus operaciones, de sus riesgos y trabajos, faltó el corso»⁶.

Indudablemente la Monarquía hispana era remisa, por lo menos en el siglo XVII, a aceptar esta realidad. Las patentes de corso de ese siglo eran, como ya dijimos, *cartas de contramarca*, es decir concedidas con el pretexto de recha-

¹ BOTTING, Douglas: *Los piratas*, Barcelona, Time-Life/Folio, [1996], 2 vols. (especialmente, pp. 19-22, 28-31 y 44-59).

² GALL, J. y F.: *El filibusterismo*, México, F.C.E., 1978 (1.ª reimp).

³ DEFOE, Daniel (o capitán JOHNSON, Charles): *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Madrid, Valdemar, 1999.

⁴ En el llamado *tercio vizcaíno* una parte era para el barco, otra para los bastimentos, y la tercera para los armadores y la tripulación (artículo 3 de las Ordenanzas de Corso de 24 de noviembre de 1621. Este sistema de reparto se mantuvo en las ordenanzas posteriores). Pero, en la práctica, los armadores solían renunciar a su parte en el último tercio e incluso se conformaban con la mitad del botín en los barcos pequeños.

⁵ Como posibles excepciones se pueden citar a los «mendigos del mar» holandeses o a los piratas rocheleses, en los que la justificación religiosa parece haber sido más importante que en otros casos. En ambos casos su fe era la protestante.

⁶ Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHN), Estado (E), leg. 1.622, 7-agosto-1741, carta de Otaegui, incluida en otra del intendente de corso de Guipúzcoa, D. Manuel de las Casas.

zar a los corsarios enemigos que atacasen nuestras costas. A partir de la documentación se pueden ver objetivos más concretos que perseguía el Gobierno de Felipe IV: la defensa de las costas españolas, el ataque al comercio enemigo, la colaboración con las Armadas Reales y la formación de marinería también para la Armada. Se pretendía, en suma, el aumentar el poder naval de España sin gasto para su Hacienda⁷.

Pero los intereses de los armadores de corso eran distintos, como ya dijimos. Una demostración de ello es que en el siglo XVII, cuando abundan estas licencias de corso justificadas por la lucha contra los corsarios enemigos, se llegaron a hacer un mínimo de 658 presas, sin contar otras 21 hundidas en el intento de capturarlas. Por la documentación sabemos que los corsarios españoles sólo apresaron o hundieron unos treinta corsarios enemigos a lo largo de todo el siglo, es decir menos del 4,5 % de las presas mínimas⁸. Y es que los corsarios enemigos no solían enfrentarse salvo caso de necesidad, pues era una lucha costosa y que prometía poco botín.

Y si el enfrentamiento contra el corso enemigo no era prioritario para los corsistas españoles, tampoco la motivación religiosa era fundamental. Aunque el contrario pudiese ser un hereje (caso de los ingleses, holandeses o los hugonotes galos), los corsarios de Flandes o del Cantábrico no se plantean su actuación como una lucha religiosa como se da en el Mediterráneo frente al musulmán. En la documentación la defensa de la Fe aparece muy ocasionalmente y a los marineros capturados se les solía liberar rápidamente para evitar gastos, salvo que fuesen personajes importantes que mereciesen el pedir un rescate o fuesen necesarios para un canje global de prisioneros (situación que se dio, por poner un ejemplo, durante la guerra de la Oreja de Jenkins, 1739-48). En ningún momento se dio un tráfico de esclavos a partir del corso como fue típico en el *Mare Nostrum*.

* * *

Las visiones que tenemos de los apresamientos están en gran parte influidas por los poetas románticos (lord Byron, Espronceda) y su reflejo posterior en el cine «de piratas»: Dos grandes navíos cañoneándose ferozmente antes de llegar a un tremebundo abordaje. Pero ni a los corsarios ni a los piratas les interesaba

⁷ OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999 (2.ª ed.), pp. 195-201.

⁸ OTERO LANA, Enrique: *op. cit.*, pp. 172-76 y 224 (cuadro).

producir graves daños en la posible presa (lo último que deseaban era hundirla) y, por otra parte, los barcos que tripulaban eran mucho más pequeños de lo que nos presenta la imaginación cuando pensamos en un abordaje. Dejando aparte la forma de buscar las presas, fuese merodeando en una zona más o menos amplia, fuese acechando en algún paso concreto, la toma del mercante enemigo se intentaba por la intimidación y, si ésta fallaba, se resolvía por el abordaje, normalmente aproximándose a la presa por la popa (uno de los «puntos ciegos» en el armamento de los veleros). En el diario del corsario gallego *San Telmo y las Ánimas* se recoge una buena descripción de una de sus capturas:

«Y el día 3 [de octubre de 1742] fuimos corriendo hasta ponernos encima de los Caballos de Fan, cinco leguas a la mar, adonde avistamos dos velas; les fuimos dando caza y, reconociendo ser un yate y el otro bergantín, les fuimos dando caza a éste con toda diligencia hasta llegar a tiro de cañón, a donde él nos largó su bandera inglesa, principiando a tirarnos de cañonazos con bala; nosotros al mismo tiempo le largamos nuestra bandera y gallardete, correspondiéndole con dos cañonazos y cuatro pedreros; y él de continuo no cesaba de hacer fuego y nosotros ejecutando lo mismo, durando dicho fuego como cosa de dos horas y media, cerca de tres, [y entonces] arrió su bandera, adonde nuestro capitán, dicho Francisco Barrera, mandó parásemos con el fuego; yendo [a] abordarlo se vino un aguacero con mucho tiempo, donde se puso a huir; visto esto, nuestro capitán, al instante, mandó diesen fuego a los cañones y fusilería, donde le cortamos la escota de la randa y driza mayor⁹, alguna más [de] manio-bra, echándole abajo la vela mayor, le dimos abordaje con el mismo corsario por la leta [*sic*, aleta] de popa y banda de estribor, saltando a bordo quince hombres con el segundo capitán, haciéndonos al noroeste, que serían las once del día, poco más o menos, cuando lo rendimos»¹⁰. A pesar del largo cañoneo no hubo bajas en ninguno de los dos bandos. Al final, como la presa había perdido parte de su velamen fue llevada a remolque, «cuando a vela, cuando a remo», hasta el puerto de Bayona.

⁹ La *driza* es la «cuerda con que se suspende o izan las velas para marearlas o disponerlas al viento, [...] toma el título de la vela a que corresponde» (O'SCANLAN, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Museo Naval, 1974). La *randa*, para el mismo O'Scanlan, es la forma de tomar rizos en los faluchos; pero también puede ser la mayor cangreja de los bergantines, vela a la que parece referirse en este caso (*Enciclopedia General del Mar*, dirigida por José M.^a Martínez-Hidalgo y Terán, Madrid-Barcelona, Ediciones Garriga, 1957).

¹⁰ Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 533, s.f., 23-octubre-1742, carta del intendente D. Bernardino Freyre desde La Graña (El Ferrol) a D. José del Campillo, Secretario de Marina, remitiendo dos diarios de los viajes del capitán Francisco Barrera.

Sin embargo, como inversión de capital el corsarismo era un negocio muy arriesgado. Dejando aparte los excesos de los tripulantes (pendolaje, baratería¹¹, presiones para volver a puerto e incluso motines), el principal problema a que se enfrentaba un armador de corso eran los largos juicios que seguían a las presas (especialmente a las neutrales, por ser siempre discutible su contrabando de guerra). Por ello, no debe de extrañarnos que fuese una inversión típica de zonas en crisis económica (Flandes, Mallorca o Guipúzcoa en el siglo xvii) o en recuperación, pero sin buenas posibilidades de inversiones seguras (Galicia en el siglo xviii).

Para algunas comunidades más aisladas, como demostró Gonçal López Nadal para Mallorca¹², el corsarismo podía ser una cuestión casi de supervivencia. Situación similar pudo ser la de Puerto Rico en el primer tercio del siglo xvii, la época del armador mulato Miguel Enríquez¹³. La isla de Cuba es otro buen ejemplo. En 1744 el gobernador de la isla, D. Juan Francisco de Guimes y Horcaditas, envió un escrito en que se resumían las ventajas militares y económicas del corso: Al iniciarse la guerra había sido necesario el corso contra los ingleses «para, en algún modo, proteger la navegación y limpiar los mares que ocupaban impunemente; para tomar noticia de sus designios; incomodar el libre convoy de víveres de que prosperaban almacenes en Jamaica; y para aprovechar lo que necesitaba esta plaza amenazada y sin esperanza de próximo competente socorro de este género; como también guardar las costas de la isla y dar socorros que podían necesitarse». Gracias a la concesión del quinto real y del octavo del Almirantazgo hubo éxito en los armamentos, se trajeron harinas cuando la situación era crítica y se obtuvieron, en las presas, «papeles que muchas veces dieron luces importantes a la defensa». Por ello el corso ha continuado, «no obstante la vehemencia de los peligros y los muchos que han perecido en ellos»¹⁴.

No hay que olvidar la importancia que tenía el corso para el puerto de Dunkerque, tanto en el período español como en la época francesa. Esta ciudad

¹¹ El *pendolaje* era el saqueo de los bienes particulares de los marineros de la presa. Legalmente sólo se podía hacer en los barcos que se hubiesen resistido, pero en la práctica se hacía en todas las capturas (y a veces en los barcos simplemente visitados).

La *baratería* es el daño intencionado en los bienes del armador, sea el propio barco, municiones o alimentos.

¹² LÓPEZ NADAL, Gonçal: *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània Occidental 1652-1698: Un comerç forçat*, Palma de Mallorca, 1986.

¹³ LÓPEZ CANTOS, Ángel: *Miguel Enríquez*, San Juan de Puerto Rico, 1998.

¹⁴ AGS, SM, leg. 535, s.f., 24-septiembre-1744, informe desde La Habana.

flamenca siempre ha sido el puerto corsario por antonomasia y vivía del posible éxito de sus corsistas.

En otras zonas, como en el País Vasco del siglo xvii, por citar su peor momento económico, el corso era un complemento a un comercio más importante con neutrales e incluso con enemigos.

El corso español en el siglo xvi

En sus guerras con el emperador Carlos V, el rey de Francia Francisco I recurrió a los corsarios. Como la ambición de estos «espumadores del mar» era atacar al comercio y las posesiones americanas su actividad cae fuera de nuestra conferencia, aunque se puede recordar que inicialmente sus «hazañas» se localizaban cerca de Europa. En 1521 Jean Florin apresó tres barcos con el tesoro de Moctezuma cerca de las islas Azores (dos de ellos) y en el cabo de San Vicente (el restante).

Como réplica los corsarios guipuzcoanos fueron un verdadero azote para los galos entre 1553 y 1555¹⁵. Los capitanes Martín Cardel, Juan de Erauso y Manuel de Iturain, por citar a algunos, consiguieron numerosas presas enemigas. Aunque el número total de capturas que se atribuyen (entre 1.000 y más de 1.500) pueda ser algo exagerado, fue lo suficiente importante para cortar las navegaciones a Terranova y perjudicar gravemente el comercio francés. Fue un primer destello de un corso, el guipuzcoano, que más tarde alcanzaría un gran esplendor.

En un análisis del texto obtenemos varias pistas de cómo fue el corso vasco en aquel momento. En realidad, no todos los pretendidos «corsarios» estaban profesionalizados, sino que muchos seguían siendo comerciantes que si en los viajes de sus barcos encontraban mercantes galos poco armados los capturaban sin más. Un indicio es el alto número de barcos armados en Guipúzcoa, 300 comprendiendo naos grandes, galeones, zabras, fustas, etc.; otro que atacaban a los franceses, no solamente en Terranova, sino también en los mares que iban desde el cabo de Finisterre a Inglaterra, Irlanda («Guirlanda») y Escocia. No

¹⁵ Se ha localizado el original en el Archivo Provincial de Tolosa (APT), JD IM 2/12/11 (antes legajo 2.º, número 10, según cita Vargas Ponce en la copia de su colección, Museo Naval de Madrid, t. I [arábigo], doc. 112, fols. 142-283). J. Ignacio TELLECHEA IDÍGORAS lo ha transcrito en su libro *Corsarios guipuzcoanos en Terranova 1552-1555*. San Sebastián/Donostia, 1999, pp. 41-152.

tiene sentido el perseguir a barcos franceses en lugares donde su presencia sería marginal y los barcos mayores son poco apropiados para hacer capturas por abordaje dada su lentitud en la maniobra.

Otra característica es que no se cita que se trajesen a los capitanes y algunos tripulantes de las presas para testificar en los juicios. Todo indica una legislación poco desarrollada, más basada en el uso que en las ordenanzas.

Aunque el corso guipuzcoano fuese en esta guerra el más activo, la actividad de los corsarios enemigos tampoco desapareció. Por poner un ejemplo, el francés Pie de Palo hizo correrías por las islas Canarias en 1553 y en años posteriores por Asturias.

* * *

Durante las guerras de Flandes los rebeldes fueron inferiores en las batallas terrestres a los Tercios españoles, cuando menos hasta la aparición del gran táctico que fue Mauricio de Nassau. Como solución trataron de limitar las comunicaciones por mar con España ocupando la costa de lo que actualmente es Holanda (esencialmente la zona que era el núcleo de la rebelión). Los llamados «mendigos del mar» adoptaron como insignia una bandera con la media luna con la leyenda «*Antes turco que papista*». Al principio fueron protegidos por Inglaterra, que les permitía utilizar sus puertos, pero su asalto indiscriminado a todo barco que pasase por el canal les quitó el favor de Isabel I y llevó a su expulsión de Gran Bretaña¹⁶. Mientras tanto ocuparon el puerto de Brill (1572) y, desde allí iniciaron una lenta ocupación de la costa, a veces con batallas más fluviales que navales. La caída de Middelburg (1574) les dio el control de la navegación con España y atacaron sin descanso el comercio de Amberes con la Península Ibérica. A pesar de que estos inicios eran pobres, el desarrollo naval neerlandés era imparable. Muy pronto sus escuadras llegarían a la misma España y también atacarían el comercio americano y oriental. Las dos compañías holandesas de las Indias Occidentales y de las Orientales tenían sus propios barcos de guerra y la victoria de Matanzas (1528) sobre la flota de Nueva España fue conseguida por una escuadra de la primera compañía mandada por Meter Heyn, por lo que, en cierta manera, era una escuadra corsaria.

Los famosos «perros de la Reina» ingleses (Drake, Hawkins, Raleigh) actuaron primordialmente en el mar Caribe, por lo que caen fuera de nuestro tra-

¹⁶ GOSSE, Philip: *Los corsarios berberiscos – Los piratas del Norte*, Madrid, Espasa-Calpe (Austral, 795), 1973 (4.ª ed.), pp. 127-28.

bajo. Pero no debe de olvidarse que mientras los ingleses permitían los ataques a los españoles en América, sofocaban con mano de hierro a los piratas que habían surgido al norte de las Islas Británicas. Durante el reinado del rey Jacobo I, en 1614, una escuadra mandada por el almirante Monson recorrió los nidos de piratas de las islas Orcadas y Hébridas, así como de la costa irlandesa, para acabar con ellos. Parece que sus esfuerzos no fueron tan definitivos como sir William Monson presumía¹⁷. Es interesante que el origen de las piraterías escocesa e irlandesa se atribuya a la extrema pobreza de aquellas gentes.

El «ciclo español» del corso europeo atlántico (primera mitad del siglo XVII)

La derrota de la Gran Armada, incorrectamente conocida como la Invencible, significó una reactivación del corso del norte de España. Hay armamentos corsarios en Laredo¹⁸, San Sebastián y Fuenterrabía. En esta época el armador más importante fue don Fernando de la Riva Herrera, que en 1590 preparó una escuadra corsaria de seis o siete embarcaciones en los puestos de Bilbao, Portugalete, Castro Urdiales, Laredo y Santander¹⁹.

Sin embargo, el gran momento del corso español, tanto en la Península como en Flandes, fue el reinado de Felipe IV. Cuando en 1621 se termina la Tregua de los Doce Años y se reanuda la guerra con Holanda, la Corona española decide utilizar todos los medios a su alcance para vencer a los que todavía considera súbditos rebeldes. Su *valido* o ministro favorito, el conde-duque de Olivares, es un decidido defensor del corso porque sabe que la Armada española es tan sólo igual, si no algo inferior, a la holandesa y necesita un arma complementaria para obtener la victoria en el mar. (En tierra se sigue confiando en los veteranos Tercios.) Tras el *ciclo anglo-holandés* se iniciaba el *ciclo español* en el corso europeo atlántico (o, si se prefiere, de Europa occidental).

En el puerto de Dunkerque se situó la Armada de Flandes²⁰, una pequeña escuadra pensada para realizar una guerra de corso. Junto a este corsarismo

¹⁷ GOSSE, Philip: *op. cit.*, pp. 136-143.

¹⁸ PECHARROMÁN, Félix E.: «La actividad corsaria en el Laredo del siglo XVII», en *Población y sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII*, Santander, 1985, pp. 176-178 para el siglo XVI.

¹⁹ AGS, Guerra Antigua (GA), leg. 282, doc. 71, 13-marzo-1590, memorial de Fernando de la Riva Herrera a S. M. Felipe II.

²⁰ Un estudio específico sobre esta Armada es el STRANDLING, Robert A.: *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, 1992. Hay una

«estatal» aparecen numerosos barcos armados por particulares que se añadieron a los ataques al comercio y las pesquerías holandesas, a veces colaborando con la Armada, otras actuando por su cuenta. Como los neerlandeses tenían numerosos barcos de guerra en el canal de la Mancha para proteger sus tratos, los corsarios solían actuar en grupos de dos o tres embarcaciones a fin de defenderse mejor, aunque ello redujese los beneficios. También en el puerto de Ostende se organizó una pequeña escuadra por asiento del armador Adriaan van der Walle.

La acción de los dunkerqueses fue un verdadero azote para los holandeses. En 1625, aprovechando que una tormenta había desbaratado las fuerzas de bloqueo, la Armada de Flandes capturó una flota pesquera casi al completo. Los particulares barrieron el canal apresando a todo barco que encontraban. En quince días se capturaron más de 150 embarcaciones enemigas, algunas de ellas de guerra. El golpe contra las pesquerías se repetiría en 1635, con el complemento de un ataque exitoso contra un convoy de la Compañía holandesa de la Indias Occidentales. Entre 1627 y 1634 la Armada de Flandes y los corsarios particulares hicieron 1.499 presas y hundieron 336 barcos. Por su parte, los holandeses lograron recuperar 471 mercantes y pesqueros antes de que fuesen llevados a puerto y hundieron 80 corsarios (de ellos 10 de la Armada de Flandes). Las pérdidas españolas por embarrancamiento fueron de 5 buques de la Armada y 31 de particulares. La difícil entrada al puerto de Dunkerque, con grandes bancos de arena paralelos a la costa eran una protección, pero también un peligro para los corsarios hispano-flamencos.

En gran parte el éxito de los dunkerqueses se debió a un nuevo tipo de barco: la *fragata* dunkerquesa, una embarcación con cubierta (a diferencia de la primitiva fragata mediterránea) y con el casco prácticamente raso, lo suficiente pequeña para utilizar los remos en algunas maniobras (como en perseguir a una presa si había poco viento y en las salidas o entradas en su difícil puerto base).

El inicio de la guerra con Francia en 1635 complicó la situación del corso flamenco. Aunque ahora había más presas potenciales, también eran más los barcos de guerra que los perseguían. Además, tras las derrotas de Guetaria (1638) y Las Dunas (1639) la Armada de Flandes fue llamada una y otra vez a la Península ibérica para colaborar con la debilitada Armada del Mar Océano. Para completar el cuadro las rebeliones de Portugal y Cataluña en 1640 hicieron

traducción española (Madrid, 1992); pero el traductor convierte en «piratas» a los «privateers» del texto original, haciendo un dudoso favor al autor.

perder importancia al frente holandés. La reconquista de las Siete Provincias pasó a ser algo secundario y se iniciaron los contactos que llevarían a la firma de la paz de Münster-Wesrfalia. La caída temporal del puerto dunkerqués en 1646 y la definitiva en 1658 fueron el final del Dunkerque español, pero no de su tradición corsaria. Sin embargo, no desapareció del todo el corso en los Países Bajos españoles. Los armadores que siguieron fieles a la Corona Hispánica se desplazaron a Ostende y desde allí continuaron su actividad, aunque sin la potencia y energía que seguía mostrando el corso dunkerqués, ahora al servicio de Francia.

Sin llegar a la terrible efectividad de los dunkerqueses, los corsarios vascos, especialmente los guipuzcoanos, iban a tener un importante papel en las guerras de la Monarquía Hispánica. El arranque del corsarismo peninsular estuvo en la Ordenanza de Corso de 24 de diciembre de 1621, completada con nuevos artículos en 1623 y 1624. Animados por las ventajas que ofrecía esta legislación los armamentos corsarios fueron muy numerosos: entre 1622 y 1626 se prepararon 86 embarcaciones en Guipúzcoa, 23 en Vizcaya, 7 en las Cuatro Villas, 2 en Asturias y otras 10 en puertos sin localizar²¹. Sin embargo, las presas no estuvieron en proporción a este alto número (conocemos 63 para los mismos años, aunque tenemos claras referencias de que su número fue mayor). Los corsarios actuaban aislados, de forma desorganizada y eso reducía su efectividad. Los guardacostas franceses y los piratas rocheleses eran otro obstáculo en su actividad.

En 1633 se decidió organizar el corso vasco, en parte inspirándose en el flamenco. Se creó la Escuadra del Norte que intentaba coordinar la actividad de los barcos corsarios del Cantábrico (aunque, en la práctica, se centró en Guipúzcoa), se otorgaron ayudas económicas a los armadores y se nombró un superintendente, don Alonso de Idiáquez. La mejor época de la Escuadra del Norte estuvo entre 1633 y 1640, llevándose a San Sebastián 353 presas, según un acta notarial.

En esta misma época (1637) el irlandés Richard Pronovil se asentó en Ribadesella, por un motivo romántico: encontró allí a su futura esposa. Armó diez o doce navíos y capturó 28, aparte de otros siete hundidos. En 1639 la suerte le abandonó: fue capturado por los franceses y, según su hija, murió envenenado cuando ya se había pagado el rescate.

²¹ OTERO LANA, Enrique: *op. cit.*, p. 119. Los datos siguientes también están sacados de este libro.

En Galicia don Francisco de Zárraga Beográn, un armador donostiarra que buscaba nuevos horizontes, intentó crear la que llamó Escuadra del Rosario. La suerte le fue adversa: los argelinos le hundieron dos barcos corsarios, un temporal destrozó otro en el puerto de La Coruña y una riquísima presa portuguesa se perdió en los bajos de Aveiro. Su esperanza de obtener a través del corso un nombramiento de caballero de Santiago, como lo había conseguido Idiáquez, se vio frustrada y le llevó a la ruina.

Suerte bien distinta fue la de don Agustín de Diústegui que se enriqueció gracias al corsarismo y otros tratos marítimos y pudo obtener, tras prestar 50.000 ducados a la Corona, el título de capitán general o gobernador de la Escuadra de Barlovento que actuaba en el Caribe.

Otro momento brillante del corso español fue la guerra contra la Inglaterra de Cromwell (1555-1559). Los corsistas flamencos y vascos unidos a los legitimistas británicos, especialmente los irlandeses, fueron un azote para el comercio inglés, aunque la famosa cifra de 1.500 capturas parece un poco exagerada.

En los años sesenta del siglo XVII los corsarios españoles (predominante flamencos, vascos y gallegos) actuando desde Galicia intentaron derrotar económicamente al Portugal rebelde. Los considerados «neutrales» (ingleses, franceses y holandeses) ayudaban a los lusos, despreciando los decretos de Felipe IV que ordenó un bloqueo, como si todo el país vecino fuese una plaza sitiada. Para mantener el libre comercio, los neutrales hicieron amagos de intervención; pero sólo los neerlandeses llevaron a la práctica su amenaza. En 1663 una escuadra de los Países Bajos recorrió la costa portuguesa capturando a todo corsario español que encontraba. Diez barcos corsistas cayeron en sus manos antes de que los hispanos fuesen conscientes de esta agresión. La inoperancia de la Armada de Mar Océano en defender a los súbditos del Rey de España inició un cierto distanciamiento entre la Corona española y sus corsarios.

Los inicios del «ciclo francés»: los corsarios de Luis XIV

El reinado del Rey Sol inició lo que podemos considerar el *ciclo francés* del corso europeo atlántico. Los corsarios de Dunkerque servían ahora a la Corte de París y dieron figuras tan destacadas como Jean Bart. Luis XIV, después de la derrota de su marina en La Hogue (1692), inició una verdadera *guerre de course*, combinando la acción de corsarios aislados con la de verdaderas

escuadras, con barcos reales y particulares unidos, que perseguían objetivos más ambiciosos. La toma de Río de Janeiro en 1711 por la escuadra comandada por Duguay-Trouin, de Saint-Malo, es un reflejo de esta política.

Frente a este predominio de los *corsaires* galos, el corso español en Cantábrico estaba en uno de sus peores momentos y sólo unas nuevas normas para el corso guipuzcoano en 1691, dando la primera instancia a las autoridades locales, significaron una clara reactivación del corsarismo vasco. También hubo corsarios asturianos en mayor número (quince) que en épocas anteriores; pero sin que, al final, hubiese continuidad en otras guerras ni hiciesen muchas presas, según nuestros datos. Por el contrario, es la gran época del corso mallorquín, pero éste es un tema que cae fuera de nuestro estudio.

La acción de los franceses creó una réplica en Inglaterra. Aunque la Royal Navy era la flota de guerra más poderosa de la época, no era capaz de ejercer un dominio total del mar o tan siquiera de controlar en todo momento las principales rutas marítimas. Como complemento se animó al armamento de barcos corsarios, los *privateers*. Éstos se centraron más en perseguir el comercio enemigo que en luchar contra los *corsaires*. La lucha entre barcos armados es siempre costosa y en general poco productiva, por lo que, a pesar de sus afirmaciones en contra, los corsarios de todos los países solían evitarla. Saliendo desde las costas del sur de Inglaterra y de las islas Anglo-normandas o del Canal (sobre todo de Guernsey y Jersey) fueron un constante peligro para los mercantes galos.

El corso español en el siglo XVIII

La guerra de Sucesión española significó un cambio de alianzas. Si en la guerra anterior, la de la Liga de Ausburgo, España estuvo aliada con Gran Bretaña, Holanda y el Imperio austríaco contra Francia, ahora luchaba unida al reino galo contra sus anteriores coaligados (a los que pronto se añadiría Portugal). Esta alianza con Francia sería casi permanente durante el siglo XVIII, como demuestran los sucesivos Pactos de Familia con la Corte de París. Este cambio de coaliciones también llevó a un cambio en las zonas de actuación del corso vasco, ya que en el resto de la costa cantábrica era casi inexistente. El golfo de Vizcaya, antes zona de disputa y donde ahora dominaba el comercio francés, pasaba a ser un mar aliado o, cuando menos, neutral. Había que ir a buscar las presas a los mares de las Islas Británicas, lo que exigía embarcaciones mayores y caras y era siempre arriesgado, dado el poderío de la Royal Navy. O, en

su defecto, ir a corsear en la zona del cabo Finisterre y la costa portuguesa, en competencia con el cada vez más fuerte corsarismo gallego (ahora realizado por armadores y marinos naturales de la zona). En los períodos en que España y Francia eran aliadas había que contar con la competencia de la acción simultánea de los *corsaires* galos. Por otra parte, frente a las guerras casi continuas del siglo xvii en la centuria siguiente alternaron las contiendas con largos períodos de paz y este hecho tendía a dificultar la profesionalización en el corso.

Otra zona nueva de actividad corsaria era el estrecho de Gibraltar, especialmente tras la caída del peñón en manos inglesas (1704), pero aquí actuaron, casi exclusivamente, los armadores andaluces (sobre todo de Algeciras y Tarifa), y los ceutíes y melillenses²² por parte española y los *privateers* gibraltareños por parte británica. Sólo esporádicamente, hubo presencia de los corsarios de otras partes de España.

Desgraciadamente, nuestros datos sobre la guerra de Sucesión son parciales. Conocemos relativamente bien los armamentos, pero nos faltan datos documentales sobre las capturas. Por otra parte, la competencia ya citada de los corsarios franceses queda reflejada en la Ordenanza de 1702, que permitía a los galos llevar sus presas a puertos españoles en plan de casi igualdad con los corsistas españoles.

Mientras el corso peninsular, empezando por el cantábrico, y el corso flamenco de Ostende (que, con el resto de los Países Bajos españoles, pasa al Imperio Austríaco al terminar la Guerra de Sucesión) desaparecen momentáneamente después de 1713, surge el corso español en América (en gran parte, como guardacostas fletados por las autoridades hispanas para perseguir el comercio de otros países con nuestras colonias). Puerto Rico (con la figura ya citada de Miguel Enríquez), Santo Domingo y Cuba fueron los principales centros corsarios de la zona. Pero otra vez estamos sobrepasando nuestros límites.

El resurgir del corso español, y en particular del vasco, se dio en la llamada guerra de la Oreja de Jenkins²³, provocada por el contrabando inglés en la América española y las represalias de los guardacostas hispanos (muchos armados por

²² OCAÑA TORRES, MARIO L.: *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1782)*, Algeciras, 1993. Los corsarios mallorquines y catalanes también estuvieron presentes ocasionalmente, pero en escaso número.

²³ Para un estudio más detallado, ver mi libro *La Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748) y el corso español*, Madrid, 2004. Me remito a él para evitar un exceso de notas, salvo en la mención de fuentes de especial interés para nuestro tema.

particulares, por lo que también podríamos calificarlos de corsarios). El hecho de que el capitán Jenkins perdiese su oreja (según algunas versiones, mientras se envolvía con la bandera británica) fue algo anecdótico y, desde luego, un motivo bastante pobre para que los ingleses iniciasen una larga guerra. El marqués de la Ensenada, secretario del almirante general D. Felipe, vio en el corso una forma de apoyar a la naciente Armada española, ya reconstruida pero demasiado débil para enfrentarse en plan de igualdad con la Royal Navy británica. Esta vez los armamentos fueron generales en toda la Península e incluso en América. El País Vasco (que seguía siendo la zona corsaria más importante de España), Galicia, el Estrecho de Gibraltar, Cuba y Santo Domingo serían las zonas de mayores armamentos.

Los corsarios vascos seguían siendo los más efectivos. Conocemos documentalmente 961 capturas a lo largo de esta contienda (843 inglesas y 118 neutrales, aunque algunas de estas últimas no fueron válidas). De este total, 346 presas (337 inglesas y 9 neutrales) fueron hechas en el Atlántico, cerca de las Islas Británicas, la zona casi específica de los corsarios vascos. Algunas de sus embarcaciones también operaron en la costa portuguesa, bajando desde Galicia, y los navíos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas hicieron presas bajo sus patentes de «corso y mercancía».

Normalmente los corsarios vascos volvían a puerto después de una campaña de dos o tres meses y tras haber remitido a España dos o tres capturas con tripulaciones de presa.

No debe de extrañarnos, por tanto, que en los primeros años de la guerra fuese San Sebastián el puerto corsario que obtuvo más beneficios. «Con la noticia de ser este puerto paradero de tanta presa, han acudido diferentes mercaderes franceses y se han recibido tantas comisiones de fuera del reino que han hecho levantar de precio los géneros apresados, especialmente para llevarse a Francia, Holanda y otros dominios, que son azúcar mascavada, algodón en rama, aguardiente de caña, arroz, aceites, betunes, arboladuras, tablas y otros de esa naturaleza»²⁴. Esta bonanza terminó cuando Francia entró en guerra en 1744. La competencia de los armadores de corso de Bayona, con la inevitable subida de las primas y adelantos a la marinería y el aumento de la efectividad de la Royal Navy, gracias a la construcción masiva de unidades ligeras (fragatas, bergantines, *cuters*, etc.), terminaron en la práctica con el corsarismo donostiarra. Bilbao pasó, entonces, a ser el principal puerto del Cantábrico.

²⁴ AHN, E, leg. 1.622, y AGS, SM, leg. 530, s.f., 7-agosto-1741.

En Galicia los armamentos fueron muy numerosos en el puerto de Vigo. Eran embarcaciones más pequeñas, que se movían a vela y remo (normalmente en los momentos de calma o para acelerar la persecución de alguna presa), bajando por la costa portuguesa hasta las inmediaciones de Oporto y, a veces, de Lisboa. Por su escaso tamaño no solían alejarse mucho de la costa e incluso algunos capitanes preferían refugiarse durante la noche en algún punto de la costa de Portugal. Como sus tripulaciones eran escasas, las embarcaciones corsarias solían volver a su puerto cada vez que obtenían una presa. Según nuestros datos hicieron 229 presas (226 inglesas y 3 neutrales). Muchos de estos mercantes capturados llevaban bacalao al país luso y las autoridades portuguesas iniciaron una verdadera persecución de los corsarios españoles. Alguno de éstos, como el capitán José Suárez, terminó en la cárcel por no poder pagar la fianza excesiva que pedía el corregidor de Setúbal por una presa que en el juicio se demostró que era un barco inglés con cambio más que dudoso de propietario (el comerciante portugués que reclamaba antes parecía un mero testaferro que el verdadero propietario). Suárez nos dejó una colorista descripción de su captura en 1739²⁵: se le acercaron seis o siete hombres en calle y le pidieron la presa de bacalao que había llevado a Cádiz, a lo que respondió que esa presa dependía del juicio de los tribunales españoles y él no podía darla, «luego que me oyeron esto, me agarraron entre todos y me echaron un cordel a la mano derecha y me llevaron, como si fuera algún negro, a la casa del dicho corregidor» —se quejaba del maltrato en una identificación, muy de la época, entre negro y esclavo—. Por lo que sabemos, en 1743 todavía estaba en una cárcel lisboeta.

La intervención española en la fase final de la guerra de los Siete Años (1756-1762) fue otro momento de numerosos armamentos de corso. En parte se hicieron con la intención de vengarse de los ingleses²⁶. El comercio hispano se vio molestado por las detenciones de los *corsaires* franceses y de los *privateers* británicos, que buscaban contrabando de guerra o simplemente mercancías para el bando contrario. Los «insultos» de los británicos fueron constantes. El capitán Nicolás Marroquín fue asesinado en una de estas detenciones. En 1758 los ingleses apresaron doce navíos vizcaínos y tres donostiarras que iban a Terranova a cambiar víveres y pertrechos por bacalao; eso sí, con los pescadores galos

²⁵ AGS, SM, leg. 534, s.f., carta de José Suárez de 22-diciembre-1739 describiendo su apresamiento, en el expediente de su caso (17-octubre-1739 a 27-agosto-1743).

²⁶ Véase OTERO LANA, Enrique: «La intervención de Carlos III en la Guerra de los Siete Años. La acción de los corsarios españoles», en *Revista de Historia Naval*, n.º 65 (1999), pp. 79-91.

enemigos de los británicos²⁷. Meses antes un barco inglés de 16 cañones, un *privateer* claramente, apresó dos pingues de Pasajes y los llevó a Bristol. En el viaje encontraron un mercante guipuzcoano y uno de los capitanes apresados pidió «en español y vascongado» que avisasen al armador de ambos buques, don Vicente Zabaleta²⁸. Si algún corsario inglés era capturado bajo la acusación de piratería, su armador y el cónsul británico le negaban su apoyo (y eludían responsabilidades) bajo la acusación de que había delinquido²⁹, un subterfugio inadmisibles en la legislación española, en la que se obligaba a entregar fianzas de buena guerra para obtener la patente. En un *privateer* inglés, apresado por haber atacado a un mercante español, los tripulantes eran de muchas nacionalidades como en otros muchos corsarios ingleses. Estaba compuesta de nueve venecianos (entre ellos, el capitán), tres genoveses, tres malteses, dos griegos, un negro de «Ginea», que era esclavo del capitán, y un único inglés. El barco había sido armado en Gibraltar y fue llevado a Barcelona una vez capturado.

La situación era cada vez más difícil para el comercio hispano, como reconocía el cónsul español en Amsterdam: «Los ingleses prosiguen, con la mayor insolencia, sus desacatos contra nuestros navíos de comercio, robándolos según su antojo [...]. Varias personas dicen aquí que, si no es protegida con navíos del Rey nuestra navegación, los españoles mismos rehusarán hacer tráfico con bandera propia, pues no hallarán quien así quiera asegurarles sus mercancías, o subirán para ellos tanto los seguros que no puedan aguantarlos»³⁰.

No es de extrañar que la paciencia de los armadores de comercio españoles estuviese agotada. Los bilbaínos Ignacio de Ibarra y Juan de Goytia³¹ pedían patentes de corso para estar preparados en el momento de la ruptura de la paz —situación que se veía próxima— y así poder vengarse. Algunos comerciantes perjudicados, especialmente los donostiarras, prepararon ahora buques corsarios. Los abusos constantes de los ingleses estaban originando una reacción en su contra.

La intervención de España en la guerra fue muy corta (desde febrero a diciembre de 1762, fecha en que se acordó la tregua) y desgraciada para las armas hispanas. Los ingleses tomaron La Habana y Manila. Algo se progresó en la colonia portuguesa de Sacramento y en el mismo Portugal, pero lo decisivo

²⁷ AGS, SM, leg. 539, s.f., 11-diciembre-1758.

²⁸ AGS, SM, leg. 539, s.f., 19-julio-1758.

²⁹ AGS, SM, leg. 538, s.f., 11-marzo-1758.

³⁰ AGS, SM, leg. 539, s.f., 17-abril-1759.

³¹ AGS, SM, leg. 539, s.f., 21-diciembre-1761.

fueron las victorias británicas. Se firmó la paz con la recuperación de las plazas tomadas a cambio de la entrega de la Florida (aunque España fue compensada por Francia con la cesión de la Luisiana).

Hubo, según nuestros datos, 77 armamentos de corso en España, destacando ahora, en cuanto al número la zona del estrecho de Gibraltar, si seguimos a Ocaña Torres en su libro ya citado. El País Vasco se encontraría con la competencia de los corsarios de Bayona, que llevaban varios años atacando al comercio inglés; pero, incluso así, se llegaron a armar 15 embarcaciones en San Sebastián y 9 en Bilbao. Como en la guerra anterior, merodeaban por amplias zonas del Atlántico en embarcaciones aisladas para hacer más rentable su botín³². Eso exigía portes mayores que en otras zonas, como ya hemos comentado: si la media de la Península Ibérica fue de 73 toneladas, en Vascongadas ascendía a 133 para veinte corsarios de los que conocemos el porte.

* * *

En las guerras posteriores el corso vasco prácticamente desaparece. Y ello es por motivos económicos: en 1778, con fecha de 12 de octubre, se publicó el Reglamento y Aranceles para el Comercio Libre de España e Indias, por el que se autorizaba y regulaba el libre comercio de diversos puertos españoles con el Nuevo Continente. Se hacía excepción de Méjico y de Venezuela, país donde se mantenía el monopolio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. Dado su régimen foral propio y las aduanas internas, el País Vasco quedó excluido de este comercio (aunque San Sebastián conseguiría el permiso en 1788). Pero los comerciantes vascos recurrieron a métodos indirectos: si no podían comerciar desde Bilbao o San Sebastián lo harían desde algún puerto permitido, como Santander. Prácticamente en todas las patentes donostiarras se indica que las embarcaciones van como «aviso», «registro» o sencillamente como mercantes a Hispanoamérica, siendo su puerto de salida, como ya dijimos, Santander y el de destino el de La Habana. Por ello, las patentes son de «corso y mercancía». En algún caso se indica la duración prevista para el viaje, «ocho meses». La única petición que podría ser de un corsario propiamente fue rechazada porque todos los armadores eran franceses y se recelaba que la tripulación

³² Puede verse un ejemplo de estos viajes en mi artículo «El curioso viaje de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte (1762)», en *Revista de Historia Naval*, n.º 83 (2003), pp. 7-21.

también lo fuera³³. Había un claro temor a que estos corsistas fuesen incontrolables. En Bilbao sí que hubo un armamento corsario, tal vez para vengar el apresamiento de algunos mercantes vizcaínos.

Como se puede ver el corso vasco había desaparecido, pero no por presión del enemigo o por la menor combatividad de los marineros guipuzcoanos o vizcaínos, sino por simple evolución económica. El comercio con América se abría ahora como una posibilidad más rentable y productiva, dando salida a los productos vascos o a los comprados al resto de España. Carlos III, al romper el monopolio de Cádiz y permitir el libre comercio, daba una oportunidad de desarrollo comercial hasta ahora inexistente. No hay que olvidar que el comercio con el resto de Europa era muy competitivo y que el mercado americano continuaba reservado, por lo menos en teoría, a los españoles. Los armadores guipuzcoanos y vizcaínos no iban a dejar pasar la ocasión... Había otras opciones económicas: el régimen foral favorecía ahora la inversión de los propietarios de tierras frente a los beneficios de los comerciantes³⁴ (lo que explica la oposición que plantearon a la permanencia de esta legislación los puertos de Bilbao y San Sebastián, ya en el Señorío de Vizcaya, ya en la Provincia de Guipúzcoa). Todo esto significaba, en la práctica, el fin del corsarismo vasco. Ahora sería el momento del corso gallego.

* * *

Cuando en 1779 España volvió a entrar en guerra con Gran Bretaña, el deseo de Carlos III era recobrar la isla de Menorca (lo que se consiguió con ayuda francesa) y el peñón de Gibraltar. Siguiendo a Luis Alonso Álvarez, cuyos trabajos son básicos para conocer el comercio de Galicia con América y el corso galaico a finales del Antiguo Régimen³⁵, se prepararon cuando menos dos bergantines en Vigo, su armador Buenaventura Marcó de Pont, y otras dos embarcaciones en La Coruña (su propietario, Jerónimo de Hijosa, era natural de Medina de Rioseco, pero asentado hacía tiempo en la ciudad cártabra). Hubo

³³ AGS, SM, leg. 542, s.f., 8-octubre-1779.

³⁴ MUGARTEGUI, Isabel: «Incentivos y dificultades para la inversión del capital mercantil en Guipúzcoa, siglos XVIII y XIX: Una aproximación», en *Itsas Memoria*, n.º 4 (2003), pp. 383-396.

³⁵ ALONSO ÁLVAREZ, Luis: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, Sada (La Coruña), 1986, 279 págs. Del mismo autor, «Corso y contrabando en la Galicia del siglo XVIII. Una aproximación», en LÓPEZ NADAL, Gonçal (ed.): *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII), 23-25 novembre 1989*, Palma de Mallorca, 1990, pp. 291-306.

más armamentos en Cataluña y Mallorca, en parte para defenderse del corso menorquín todavía británico, pero ésto cae fuera de nuestro trabajo. Todo el potencial naval español (incluyendo el flete de los corsarios del Estrecho y otras zonas) parecía concentrado en la recuperación de Gibraltar. Por el contrario los *privateers* británicos fueron numerosos y atacaron el comercio español y francés de forma continua.

Algunos corsarios de las 13 colonias rebeldes llegaron a Europa. Dejando aparte las correrías de Jean Paul Jones por las costas inglesas, se presentó algún barco estadounidense en Bilbao y Cádiz, donde fueron contratados para proteger nuestro comercio (curiosamente, en Cádiz la Casa de Contratación había organizado una escuadra corsaria para proteger el comercio hispanoamericano, pero todos sus navíos estaban sirviendo en las colonias españolas y hubo que contratar a un corsario norteamericano para proteger la llegada de los mercantes a la ciudad).

El corso español a finales del Antiguo Régimen

La guerra contra la Convención (1793-95), aunque provocó un fuerte apoyo popular, no significó que hubiese armamentos corsarios destacables. Los *corsaires* franceses, a pesar de las convulsiones revolucionarias, eran superiores en número y el comercio francés no era lo suficientemente abundante para incitar a los fuertes gastos iniciales de los armamentos.

Reiniciada la guerra con Inglaterra, el corso gallego vuelve a resurgir. El motivo, como bien hace notar Luis Alonso, fue la interrupción del comercio americano. Entre 1797 y 1801 hay 60 armamentos corsarios y otros 21 que son mixtos, es decir de «corso y mercancía», más pensados para asegurar el viaje del mercante a Hispanoamérica que en acosar al comercio inglés. Iban armados y tripulados por encima de sus necesidades normales a fin de poder defenderse de los corsarios enemigos. Incluso hay algunos armamentos en San Sebastián, pero todos preparados para actuar desde los puertos gallegos o comerciar con América. En ninguna forma un corso comparable al de la Francia revolucionaria o napoleónica.

El último brote del corso gallego fue en 1804, tras el traicionero ataque de tres fragatas británicas a otras tres españolas algo menores que venían de América con el tesoro. Hasta 1808 se armaron en Galicia 20 navíos corsarios y seis mercantes pidieron patente de corso y mercancía para preparar su viaje a Ultra-

mar. También los donostiarras armaron siete lanchas que actuaron desde los puertos gallegos.

Con las dificultades de la guerra de Independencia y los problemas creados después por los corsarios independentistas (antes extranjeros, sobre todo anglosajones, que criollos argentinos o colombianos) sólo hay patentes mixtas. Ni una ni otra contienda ofrecían buenas posibilidades de botín a los corsarios gallegos. Y el corso era, no lo olvidemos, una inversión capitalista para los armadores y una forma de vivir con poco esfuerzo para los marineros. Son los corsarios independentistas (primero los titulados «argentinos» y después los «colombianos») los que recorren sin descanso las costas españolas destrozando nuestro comercio. En realidad, la mayoría de estos corsarios era anglosajones (ingleses y, sobre todo, norteamericanos), que terminadas las guerras napoleónicas y la anglo-estadounidense de 1812 atacaban a España para hacer rentables sus armamentos, justificándose en su defensa de la libertad de los criollos (aunque en algún caso el pretexto pudo ser sincero). Reconocida la independencia de nuestras antiguas colonias y durante un tiempo las inversiones de los armadores gallegos se dirigirían a un negocio más execrable: la trata de esclavos; pero ese ya no es nuestro tema.

En el País Vasco la primera Guerra Carlista llevó a una débil reactivación del corso³⁶. Los carlistas carecían de Marina (aunque, sobre el papel, organizaron un Ministerio). El bloqueo de la Armada Real sólo permitía las acciones ofensivas de pequeños corsarios armados por los particulares. En 1836 una trincadura de Lequeitio hizo varias presas y en 1838 el general Zabala organizó en Mundaca una flotilla de tres trincaduras, más pensada para rechazar a los barcos enemigos que para corsear. Según datos de Guillén Tato³⁷, en el bando isabelino la Real Junta de Comercio de Bilbao (que era una ciudad liberal) y el capitán del barco correo entre Bilbao y San Sebastián pidieron patentes para detener a los mercantes, sobre todo franceses, sospechosos de introducir material bélico en los puertos carlistas. Fuera de las Provincias Vascongadas, Ramón Cabrera, el *Tigre del Maestrazgo*, (mejor sería decir su padrastró Felipe Calderó) organizó en 1837 una flotilla corsaria en Amposta, consiguiendo algunos éxitos

³⁶ PARDO SAN GIL, Juan: «La Marina en la Primera Guerra Carlista», en *Ristre*, n.º 8 (mayo-junio, 2003), pp. 44-48.

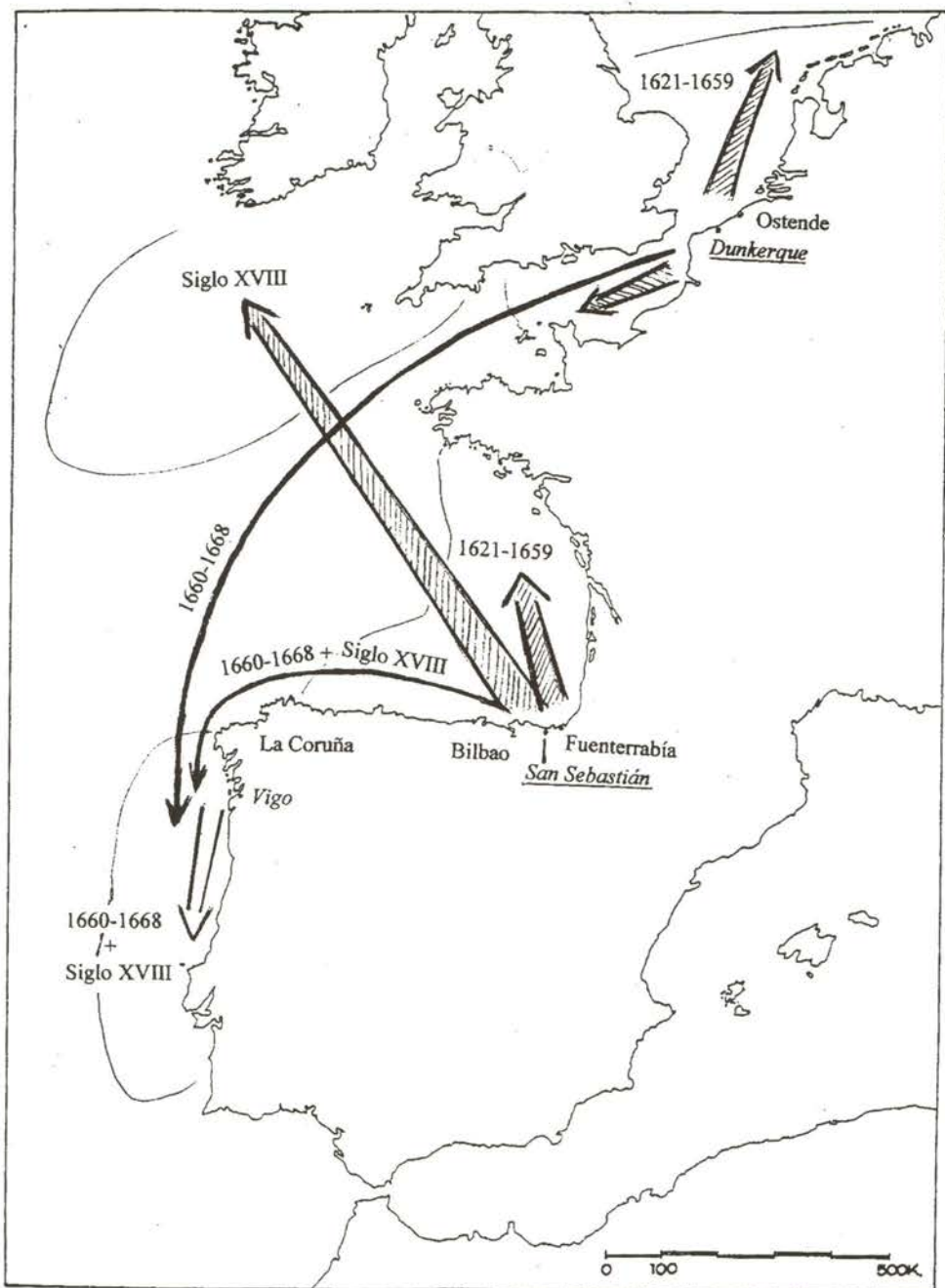
³⁷ GUILLÉN TATO, Julio: *Índice de papeles de la Sección de Corso y Presas*, Madrid, 1953 (referido a los fondos del Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán», El Viso del Marqués -Ciudad Real-).

pero no decisivos³⁸. La Guerra Carlista se libró por tierra y en el mar sólo tuvo importancia el bloqueo, más o menos efectivo, que la Armada Real hizo en las zonas dominadas por los legitimistas.

Aunque España no firmó la Convención de París de 1856, en la que se renunciaba al corso de los particulares, ya no se volvió a armar en nuestro país ninguna embarcación corsaria. Potencialmente, durante la guerra de Cuba, tanto España como Estados Unidos podían haber armado corsarios particulares, ya que ninguna de las dos naciones había reconocido la citada Convención. Incluso hubo en España (no tengo noticias sobre los proyectos norteamericanos) algunas voces defendiendo estos armamentos³⁹, pero juiciosamente no se permitió una guerra particular ya desfasada. En 1908, 20 de enero, nuestro país se adhirió a la Convención de París.

³⁸ CANALES TORRES, Carlos: «La Marina de Cabrera», en *Ristre*, n.º 8, p. 46 (añadido al artículo de la nota 37).

³⁹ Así LEYGONIER, C.: *La guerra de corso. Asociación Nacional para la defensa de las costas*, Barcelona, 1898, y el anónimo conferenciante de *El corso como instrumento de guerra marítima. 3.ª conferencia*, 1898.



ZONAS DE ACTUACIÓN DE LOS CORSARIOS DE LA CORONA ESPAÑOLA
 EN EL ATLÁNTICO EUROPEO
 (Las flechas más gruesas indican su mayor actividad)