

LA INTERVENCIÓN DE CARLOS III EN LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS. LA ACCIÓN DE LOS CORSARIOS ESPAÑOLES

Enrique OTERO LANA
Doctor en Filosofía y Letras (Historia)

En enero de 1762 el Reino Unido de la Gran Bretaña declaró la guerra a la Corona española. Podríamos decir que fue una ruptura «preventiva» ante las disposiciones tomadas por Carlos III para poner en estado de guerra su ejército y su flota. Para los ingleses era evidente que tenían que atacar España antes de que ésta estuviese totalmente preparada y aprovecharon tener una marina y un ejército totalmente disponibles después de la derrota francesa en Canadá. Por su parte, la Monarquía española era consciente de que, para mantener seguras sus posesiones de Hispanoamérica, debía existir un «equilibrio» colonial entre Gran Bretaña y Francia. Al ser derrotada esta última era necesario compensar este nuevo desequilibrio con el apoyo a la Monarquía del país vecino. Fue este concepto político y no una miope sumisión a los intereses galos, como tantas veces se ha dicho, lo que llevó a la firma del III Pacto de Familia en el mes de agosto de 1761.

Francia, totalmente agotada, difícilmente podría apoyar a España y la idea de Carlos III de intervenir de forma decisiva en la fase final de una larga guerra que había agotado a los contendientes resultó errónea. Los ingleses estarían cansados de la guerra, pero su situación (y moral) era la de vencedores y tenían un aparato bélico en pleno funcionamiento. Aunque España invadió la colonia portuguesa de Sacramento y al mismo país luso, vio cómo su principal puerto en la ruta de regreso de la flota de la Plata, La Habana, caía en manos británicas a pesar de la heroica defensa de Velasco (12 de agosto de 1762) y meses más tarde era la ciudad de Manila la capturada por los ingleses. En el Tratado de París Gran Bretaña cambió estas plazas, situadas en medio de territorios hostiles y no tan fácilmente defendibles como Gibraltar, por la posesión de Florida, que les daría un cierto control sobre el golfo de México y el paso de las Bahamas y protegería el flanco sur de sus trece colonias en América del Norte. Como sabemos, Francia compensó a España con la cesión de Luisiana.

Los insultos de los *privateers* británicos

Recordado el contexto general de la guerra, vamos a ver cuál fue la situación del corso marítimo español. Es necesario recordar que los excesos de los

privateers, o corsarios ingleses, contra los neutrales fueron constantes durante la guerra de los Siete Años (lo que llevaría a la Liga de la Neutralidad Armada, propuesta por Catalina II de Rusia en la siguiente guerra, 1780) y que los mercantes españoles, por otra parte muy relacionados con el comercio francés, fueron una de sus principales víctimas. El capitán Nicolás Marroquín fue asesinado en una detención en medio del mar (1): en 1758 los británicos apresaron doce navíos vizcaínos y tres donostiarras que iban a Terranova a cambiar víveres y pertrechos por bacalao (2); en ese mismo año un buque corsario inglés de 16 cañones apresó dos pingues de Pasajes (probablemente por llevar carga para Francia) y los llevó a Bristol. En el viaje encontraron a un mercante guipuzcoano y uno de los capitanes apresado le pidió «en español y vascongado» que avisasen al armador de ambos buques, don Vicente Zabaleta, de su captura (3). En 1760 sabemos que un *privateer* de Gibraltar saqueó una saetía momentáneamente abandonada por los españoles al haberse hecho los gibraltareños pasar por moros. Éstos se llevaron 2.500 pesos en oro (dejando, por contra, unos cientos en plata), un reloj, una porción de bacalao y un capote de marinero, pero sin tocar las cajas de la tripulación o los géneros que había en la cámara y la bodega (4).

Algunos de los *privateers* ingleses caían en manos españolas y eran acusados de piratería. El capitán Guillermo Tate, con su corsario el *Duque de Bedford*, se había apropiado de la carga del patache *Nuestra Señora de la Soledad* (aunque después éste fue represado por un francés), y también saqueó algunos géneros y dinero de la fragata *San Nicolás* y de otros dos mercantes. En junio de 1757 su suerte le abandonó y perdió su barco y su libertad en el cabo Ortegá. Fue condenado a seis años en un presidio de África y sus oficiales a cuatro años, pero con ayuda exterior logró huir del castillo de San Felipe, en la ría de Ferrol, antes de ser enviado a su cárcel definitiva. Uno de los que le ayudaron a huir, Juan Stafort, fue condenado a su vez a cuatro años por su colaboración en la fuga (5). El capitán Mateo Ludoviche, patrón de la fragata o laúd inglés *Vendete*, armado en Gibraltar, fue apresado en la playa de Sitges bajo la acusación de haber atacado a un «canario» del Grao. Es interesante ver su tripulación como ejemplo de la nacionalidad de algunos corsarios «ingleses». Estaba compuesta de nueve venecianos (entre ellos el capitán y el teniente), tres genoveses, tres malteses, dos griegos, un inglés y un negro de «Ginea», esclavo del capitán. Ante la acusación de piratería el armador del corsario y el cónsul inglés en Barcelona le negaron su socorro porque había delinquido (6), un subterfugio inadmisibles dentro de las responsabilidades

(1) AGUADO BLEYE, Pedro y ALCÁZAR MOLINA, Cayetano: *Manual de Historia de España*. Espasa-Calpe, Madrid, 1956 (7.ª ed.), t. III, p. 160.

(2) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (M), leg. 539, s.f., 11 de diciembre de 1758.

(3) AGS, M, leg. 539, s.f., 19 de julio de 1758.

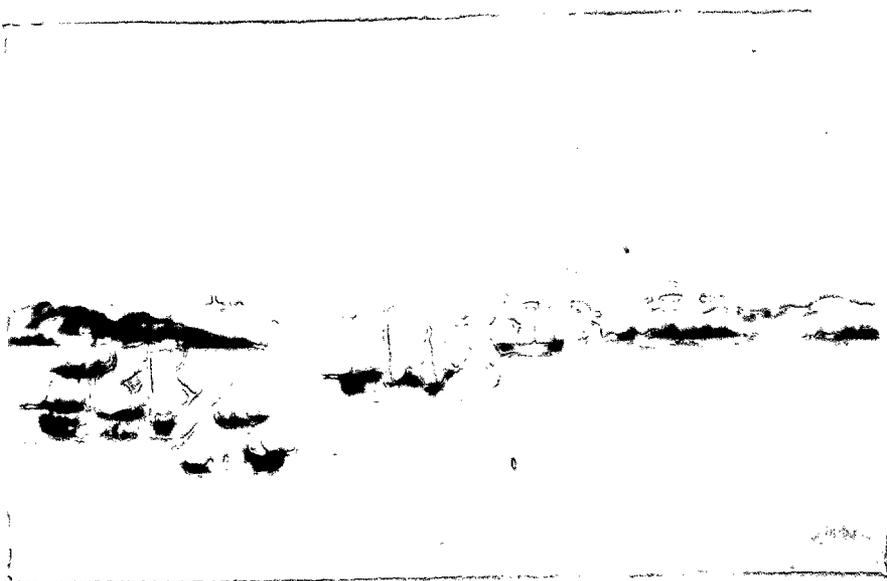
(4) AGS, M, leg. 539, s.f., 30 de agosto de 1760.

(5) AGS, M, leg. 539, s.f., años 1757 a 59 (la condena de Staford es de 8 de enero de 1759).

(6) AGS, M, leg. 539, s.f., 11 de marzo de 1758.

contraídas en el armamento de los corsarios españoles, pero aparentemente aceptable en los armamentos de los *privateers* —por lo menos si la tripulación no era inglesa—.

Los corsarios franceses también causaban muchos inconvenientes, pues hay un informe desde Castro Urdiales de que dos vascos extorsionaban a las embarcaciones españolas y neutrales que iban a Bilbao o San Sebastián. Se les acusaba, además, de que en el momento de disparar contra el barco que querían registrar no enarbolaban la bandera francesa, sino la española de la Cruz de Borgoña (7), lo que ya sería un caso evidente de piratería. Pero las quejas en general se refieren a los constantes «insultos» que los *privateers* británicos realizaban contra los mercantes españoles.



Captura de un práctico frente al puerto de Cork.

La situación era cada vez más difícil para el comercio hispano, como resumía 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 sin el menor embozo 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

(7) AGS, M, leg. 539, s.f., 16 de octubre de 1758.

puedan aguantarlos» (8). A pesar de que España era neutral, estaba sufriendo un fuerte «efecto Drake» como consecuencia de la acción de los *privateers* ingleses.

La paciencia de los armadores mercantes españoles estaba agotada y muchos pensaban ya en armar en corso para reponer sus pérdidas comerciales con las capturas de los buques ingleses. Sabemos que en diciembre de 1761, antes de que la guerra fuese declarada (aunque se veía próxima), Ignacio de Ibarra y Juan de Goytia pedían patentes para tener dispuestos sus corsarios en el momento de la ruptura (9). En enero del año siguiente el ministro de Marina de Bilbao, don Manuel Mollinedo, insistía en dicha premura porque, «como creen lograr dichos interesados el mayor lucro en que sus corsarios se hiciesen a la mar, si fuese posible, inmediatamente a la declaración de guerra, desearían que las patentes para poder hacer corso estuviesen tan a la mano que por su falta no se retardase la salida de las embarcaciones corsarias» (10). También algunos de los armadores de los navíos apresados por los ingleses cuando iban a Terranova, especialmente los donostiarras, prepararon ahora buques corsarios. Los abusos constantes de los *privateers* estaban originando una reacción en su contra.

Un caso algo distinto era el del patrón Antonio Redeus, un catalán avecinado en Alicante, que deseaba armar en corso para vengarse de los ingleses que, al principio de la guerra, le habían detenido en Londres con su paquebote *El Postillón* y obligado a venderlo antes de volver a España (11). Había sido víctima de las represalias del inicio de la guerra y deseaba hallar su compensación en el corso.

La reacción de los corsarios españoles

El comisario de Marina de Cádiz, don Juan Antonio Enríquez, trató ampliamente de la función que tendrían los corsarios en la nueva contienda con Inglaterra en el proyecto que presentó sobre la legislación que deberían seguir los armamentos particulares: «Los muchos armamentos de corso contra ingleses para destruir su comercio contemplo que ha de ser el medio de hacerles la guerra para ellos más sensible y para nosotros más conveniente; porque siendo (como nadie duda) el comercio una de las principales basas de los reinos, el fundamento de su prosperidad y poder, la riqueza de sus individuos, la opulencia de los pueblos, el desahogo de los príncipes en las ocurrencias públicas y el mayor sostén de una guerra, es consiguiente que, una vez logrado aniquilar el de Inglaterra por nuestros muchos corsarios, faltará en ella todo lo expuesto, se aumentarían sus grandes deudas hasta llegar al punto de una quiebra nacional, no se podrán continuar los gastos de sus escuadras y

(8) AGS, M, leg. 539, s.f., 17 de abril de 1759.

(9) AGS, M, leg. 539, s.f., Bilbao, 21 de diciembre de 1761.

(10) AGS, M, leg. 540, s.f., 4 de enero de 1762.

(11) AGS, M, leg. 540, 18 de septiembre de 1762.

proyectadas conquistas, cesará por precisión la guerra y admitirá forzosamente las justas condiciones con que el Rey ha deseado haga la paz con Francia y las que le impusiere a favor de estos reinos la Soberanía de Su Majestad» (12).

Los armamentos de los corsarios españoles fueron muy importantes llegando, según nuestros datos, a 77 embarcaciones (13) (sin contar una petición de dos barcos en Santander y otra de Alicante que no siguieron adelante, por lo que sabemos; hay que añadir un corsario donostiarra al que no se le dejó navegar por mala construcción). En San Sebastián, tradicional puerto corsario, se armaron 15, pero también reaccionaron con energía los bilbaínos ante el perjuicio de su comercio con el armamento de otras 9. En el Estrecho, zona que conocemos bien gracias al estudio de Mario Ocaña (14) —al que hemos añadido algún dato—, se armaron 28. En la Andalucía atlántica hemos localizado 9 corsarios (de ellos 7 en Cádiz, a los que se podría añadir otro armado no sabemos si en Tenerife o Cádiz, pero que actuaba en las Canarias) y en Galicia otras 10 embarcaciones, destacando Vigo con siete. En el Mediterráneo los armamentos fueron escasos según nuestras cuentas: un corsario en Alicante, otro en Peñíscola, un tercero en Ibiza y un último en Nápoles (aunque éste actuó en el estrecho de Gibraltar), pero podemos hallarnos ante una «laguna» documental. También hay una referencia a un armamento en Santander o la zona cantábrica (15). Debe mencionarse un armamento en Brest, siendo posiblemente de algún mercante español que estaba en aquel puerto y que deseaba aprovechar el viaje de vuelta para corsear (16).

Es interesante comparar los tonelajes de los buques corsarios. El porte medio, a partir de 51 menciones, es de 72,9 toneladas. Pero estas 73 toneladas (redondeemos las cifras) encubren grandes diferencias. En San Sebastián y Bilbao la media es de 133 toneladas para veinte corsarios, llegando a 400 en el caso de *El Gran Carlos de España*, un porte excepcional para una embarcación corsaria. El tonelaje mayor de los corsarios vascos se explica porque actuaban siempre en alta mar, a varios días de viaje de sus puertos. Las referencias de las capturas nos permiten reconstruir su forma de actuar: navegación de embarcaciones aisladas (para hacer más rentable el botín), merodeando por amplias zonas del Atlántico, aunque buscando lógicamente las rutas más frecuentadas y escapando con mejor o peor suerte de los navíos de la

(12) AGS, M, leg. 540, 1 de febrero de 1762.

(13) Hemos intentado evitar duplicaciones, pero los nombres repetidos en las embarcaciones y los escasos datos sobre porte y armamento pueden haber ocasionado alguna, especialmente en el sur peninsular.

(14) OCAÑA TORRES, Mario L.: *El corso marítimo en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*. Algeciras, 1993, pp. 63-85 para esta contienda.

(15) Don José Calderón solicitó artillería para armar contra los ingleses y se dio orden a Santander para que se le proporcionasen cañones de a 8. AGS, M, leg. 540, s.f., 26 de mayo de 1762.

(16) AGS, M, leg. 540, s.f., 13 de marzo de 1762. No fue el único; varios mercantes españoles que estaban en Francia al principio de la guerra hicieron sus peticiones para volver corseando.

Royal Navy que encontraban en su trayecto (un momento en el que podían sacar sus remos de apoyo como refleja un dibujo del *Diario* de Juan Cruz de Bellefonte) (17).

En Galicia y la Andalucía atlántica el porte medio de las embarcaciones corsarias es similar: 44 toneladas (a partir de cinco menciones) para el caso gallego y 41 en el andaluz, a partir de siete corsarios. De los puertos de Galicia se salía para recorrer la costa portuguesa bajando hasta la latitud de Lisboa y estando dispuestos a refugiarse brevemente en alguna bahía solitaria de la costa (aunque fuese de un país en guerra con España) si encontraban un barco de guerra enemigo o si el tiempo era malo. Diversos diarios de la guerra de la Oreja (1739-1748), ya que no tenemos ninguno de 1762, nos informan que las embarcaciones gallegas eran frecuentemente lanchas de remos y que su mejor baza estaba en acercarse

a las posibles presas aprovechando esta ventaja de movimiento. En cuanto a los corsantes gaditanos merodeaban ya por el sur de Portugal (en este caso aislados), ya en las cercanías del Estrecho, uniéndose entonces a los corsarios de aquella zona. Hay que decir que el corsario armado en Ibiza tenía un porte poco superior, 54 toneladas, pero no sabemos dónde pensaba actuar. Su numerosa tripulación, de 80 hombres, hace pensar en viajes no demasiado largos; pero el Mediterráneo occidental tampoco es muy grande.

Conocemos el tonelaje de dieciséis embarcaciones de las que actuaban en el Estrecho y su porte medio es el más bajo de todos: 25 toneladas y media. No debe de extrañarnos; más que merodear en busca de presas acechaban desde puntos estratégicos de la costa el paso de mercantes enemigos y en bastantes ocasiones realizaban sus presas en grupo, llegando hasta «siete u ocho corsarios de España en una ocasión» (18). Casi todos son calificados de jabeques (aunque también hay barcos-longs, londros, etc.) y por su pequeño tamaño es de suponer que utilizarían los remos para gozar de la ventaja del movimiento. El atrevimiento de los corsarios españoles en el Estrecho fue tal que uno de ellos intentó sacar (con resultado adverso) una fragata desde el



Portada del *Diario* del viaje de Juan Pedro Cruz de Bellefonte en abril y mayo de 1762.

(17) AGS, Mapas, Planos y Dibujos (MPyD), LVIII-55, 10 de mayo de 1762.

(18) Sucedió con el calón portugués *San Antonio* y *las Ánimas*, mandado por Domingo Biara, que iba desde Faro a Gibraltar y fue apresado el 13 de mayo de 1762 cerca de Tarifa (AGS, M, leg. 540, s.f.). El 1 de junio se ordenó que se le dejase continuar su navegación.

mismo puerto de Gibraltar. Ofendidos, los ingleses amenazaron con invadir Algeciras si la tentativa se repetía (19).

Algún capitán corsario, como el napolitano Gaspar Ruso o Rosso, colaboró con la Armada. Ruso se embarcó en una tartana armada por el Rey con «cierto artificio de fuego», es decir convertida en un brulote, con la intención de destruir algún barco de guerra inglés. Estuvo a la expectativa desde el 5 de agosto al 11 de noviembre, en que recibió orden de retirarse (20). No debe extrañarnos el largo tiempo de espera para una situación favorable: el ataque con brulotes era muy peligroso por las posibles represalias del enemigo y se buscaba una situación que permitiese una fácil huida a la tripulación del barco incendiario.

En cuanto a las presas hechas por los corsarios españoles conocemos por la documentación un total de 59, aunque lógicamente no estarán recogidas todas. Ocaña menciona 34 detenciones de mercantes en el Estrecho, pero sólo 8 son de nacionalidad inglesa y el resto de diversas nacionalidades (Holanda, Dinamarca, Suecia...) de las que sólo podía ser buena presa su carga si se demostraba ser contrabando de guerra o, por lo menos, propiedad de ingleses. Lo breve de la guerra, menos de un año, impidió que los armamentos corsarios, especialmente los últimos, obtuviesen muchas presas.

Los problemas de los corsarios: reparto de botín, gastos, papeles dobles y motines

Al comisario de Marina del puerto de Cádiz, don Juan Antonio Enríquez, le preocupaban los problemas que habían limitado los armamentos de aquel puerto en la anterior guerra de la Oreja, como eran «los muchos pleitos que hubo (...) entre los armadores y tripulaciones por motivos del reparto del botín». Para solucionarlo presentó un proyecto sobre los datos que deberían constar en los papeles de todo corsario, detallándose en el rol los aspectos físicos de cada tripulante y los adelantos recibidos. Enríquez desarrolló, a modo de ejemplo, el caso hipotético del paquebote *El Rosario y San Miguel*, imaginariamente comandado por don Martín Redom, al que atribuyó tres presas y para el que imaginó un reparto ficticio (21). Por lo que sabemos, es un caso inventado y un buen ejemplo de los datos que se desearían tener en las oficinas del puerto; pero demasiado minucioso para ser útil si consideramos la necesidad de los corsarios de hacer repentinas salidas y lo cambiante de sus tripulaciones (término del contrato, bajas, desertiones, etc.). El proyecto de Enríquez era más un buen ejercicio de un burócrata que un esquema práctico para utilizar en medio de una contienda.

(19) AGS, M, leg. 540, s.f., 15 de junio de 1762, informe del intendente de Marina Gerbaut desde Cádiz.

(20) AGS, M, leg. 540, s.f., 23 de marzo de 1763, instancia de Gaspar Ruso, Giuseppe Poggi y Domenico Maria, napolitanos, pidiendo algún empleo en el servicio real. Se les concedió.

(21) AGS, M, leg. 540, s.f., 1 de febrero de 1762.

Más funcional parece el Artículo LIII de unas instrucciones para los corsarios que dio el ministro de Marina de San Sebastián, don Miguel Diego Escobedo: «Los que hubiesen muerto en la función o fallecido por cualquier accidente después de la rendición de las presas, se considerarán como existentes para el repartimiento en la parte que les tocara, la cual se entregará a sus herederos legítimos o se aplicará, en caso de no tenerlos, a sufragios por sus almas» (22). Esta norma sería una forma de evitar que los difuntos fuesen «robados» por sus propios compañeros al repartirse su parte entre todos (aunque poco tocaría a cada uno de los demás, salvo que alguna captura hubiese sido muy costosa en hombres).

Los armadores se quejaban de lo mucho que en la pasada guerra «les chuparon los escribanos, auditores y subdelegados con el pretexto de fianzas, intervenciones en descarga, venta y repartición de las presas, además de los dilatados litigios que fomentaron, de que aun algunos están pendientes después de tantos años y aún existen en depósito partes de presa de los marineros corsarios porque éstos, aburridos de tantas detenciones, las abandonaron y tomaron otra carrera». Incluso habiendo sido declarado por bueno el apresamiento, los escribanos, auditores y subdelegados continuaban en la venta y reparto con pregones, notificaciones y diligencias jurídicas con las que sacaban ellos algún dinero, pero que retrasaban las ventas y los apresadores veían cómo se perdían ocasiones favorables para la salida de los productos apresados, éstos se deterioraban y crecían los gastos de almacenaje. Los armadores venían a considerar a los subalternos como unos verdaderos parásitos que se aprovechaban de ellos, como se había demostrado en la guerra de la Oreja cuando el intendente don Francisco de Varas convenció a los corsarios de que le vendiesen 4.500 quintales de bacalao a bajo precio (30 reales) en un momento de hambre para repartirlos entre el pueblo gaditano, y la papeletas de reparto fueron «mal» distribuidas por sus subordinados, beneficiándose ellos mismos. El bacalao terminó en manos de los «montañeses de las tiendas», que lo vendieron a alto precio al hambriento pueblo. Incluso los armadores perdieron 800 pesos sobre el precio previsto porque se repartió parte del bacalao sin cobrar (23).

Un grave problema para los corsarios (y para los jueces españoles en la vista posterior) era distinguir los barcos neutrales que llevaban productos ingleses o de otra nación a Gibraltar (que se consideraba plaza sitiada), de los navíos comerciales que pasaban por el Estrecho hacia otros puertos del Mediterráneo. El intendente del Departamento de Cádiz, Juan Gerbaut, se quejaba al bailío Arriaga del hecho de que los buques neutrales llevaban papeles dobles en los que la carga era transportada a Génova o Liorna, cuando en realidad iban a la plaza inglesa y, dada la estratégica posición del Peñón, era

(22) AGS, M, leg. 540, s.f., 18 de enero de 1762.

(23) Todas estas quejas de armadores corsarios las recoge el comisario Enríquez en su proyecto. Él, por su parte, propone que a auditores, escribanos y alguaciles se les gratifique con 3 ó 4 doblones por cada presa en vez del derecho de arancel por cada diligencia a fin de que no alargasen los pleitos con papeleo inútil (AGS, M, leg. 540, s.f., 1 de febrero de 1762).

difícil saber cuándo los mercantes iban a entrar en él o solamente entraban y salían del Mediterráneo. «En substancia (terminaba diciendo), es éste un seguro modo de que Gibraltar se surta de cuanto necesite, y para precaverlo parece que no hay otro modo que el de que nuestros corsarios no den entera pronta fe a los documentos de las embarcaciones neutrales, que no (*sic*) se aseguren bien de que en ellas no hay motivos para recelar el supuesto fraude» (24).

El proyecto del comisario don Juan Antonio Enríquez, unos meses antes, intentaba solucionar este problema proponiendo que si el corsario tenía «vehementes indicios» de que el destino no era el declarado en los papeles, condujese al mercante neutral al puerto más cercano, donde por el ministro de Marina, «que debe estar más impuesto, se reconozcan en un breve tiempo los papeles, declaraciones de ambas partes y carga (si fuera preciso) y se determine su detención o soltura verificándose luego ésta si fuese justa sin dar lugar a los pleitos que intentan los corsarios, en que consumieron muchos en la pasada guerra no sólo cuanto habían ganado en buenas presas, sino hasta sus propias embarcaciones» (25).

Al parecer, ni el intendente Gerbaut ni el comisario Enríquez eran conscientes de que la detención de una posible presa provocaba las protestas de las potencias neutrales y reclamaciones por parte de los mismos detenidos. Y en el caso de Enríquez tampoco se daba cuenta de que los juicios que iniciaban los corsarios, aparte de tener el móvil de sacar el máximo rendimiento de una presa dudosa, era también un modo de defenderse del pago de fletes, perjuicios y menoscabos que les exigían los propietarios y capitanes de los buques mal apresados. En el peor de los casos, mientras duraba el juicio se retrasaba el pago (táctica esta de hacer juicios que también seguían, por su parte, los dueños de los mercantes con el fin de estorbar las ganancias del corsario si éstas no podían evitarse).

Las dificultades de los aliados de España no ayudaban precisamente a distinguir entre las buenas y malas presas. La colonia francesa de Santo Domingo (o Haití) era aprovisionada por embarcaciones inglesas y el embajador galo pidió que no se molestase este tráfico. Se le contestó que sería preciso dar una señal o distintivo a los barcos de este tráfico, «pues de otro modo podrían evadirse con este pretexto todos los demás mercantes de aquella nación dejando frustrado y, por consecuencia, desvanecido nuestro corso» (26).

Al final, el Gobierno español, a fin de evitar complicaciones con las potencias neutrales, dio por bueno el principio de que el pabellón protege la mercancía (salvo que fuese contrabando de guerra). En el caso de la urca holandesa *Ana María*, llevada a Algeciras y condenada en su carga por ser de ingleses, se ordenó devolver los géneros. Los armadores corsarios sólo consiguieron a través de un apoderado enviado a Madrid, un tal Juan Taules, que todos los gastos (de carga, almacenaje y pagos judiciales) fuesen por cuenta

(24) AGS, M, leg. 540, s.f., 23 de julio de 1762.

(25) AGS, M, leg. 540, s.f., 1 de febrero de 1762.

(26) AGS, M, leg. 540, s.f., 30 de agosto de 1762.

de los holandeses, arguyendo que la presa estaba ya juzgada antes de llegar la orden de soltarla (27).

Hubo algún caso de deferencia con embajadores enemigos. Unas barcas de Algeciras habían apresado un buque danés, *El Árbol de Palma*, que transportaba el equipaje del embajador de Gran Bretaña en Venecia, milord Northampton, y Carlos III dio orden inmediata de que se liberase al navío y los efectos del embajador sin que faltase nada (28). Era un gesto honroso que, además, no debió de costarle nada, pues en ningún momento se dice que se compensase a los corsarios por el beneficio perdido.

Si la situación era difícil con los mercantes neutrales, más ambigua fue todavía con los barcos lusos. España estaba en guerra con Portugal, pero a ninguno de los países le interesaba perjudicar el comercio local ni la pesca del vecino. Por esta causa la posición del Gobierno de Madrid estuvo oscilando constantemente entre una postura de dureza y otra de permisividad. Al calón *San Antonio y las Ánimas*, detenido en el Estrecho cuando navegaba de Faro a Gibraltar, se le permitió proseguir su navegación por orden de 1 de junio en la idea de que en el momento del apresamiento (13 de mayo) no se había declarado todavía la guerra entre ambos países (29). Sin embargo, días más tarde se aceptaba como buena la presa de un bote portugués que iba a vender pescado a Castromarín, a pesar de las advertencias del intendente Gerbaut de que, como réplica, los contrarios molestarían el tráfico y a los barcos de Ayamonte, a lo que hasta entonces no habían inquietado, e incluso al mismo pueblo (30).

Pocas semanas después la postura no era tan rígida. El corsario gallego Pedro de Ges atacó, cerca de Camiña, a nueve barcas de pescadores lusos (que lograron huir a costa de perder sus redes) y el intendente de Ferrol, Núñez Ibáñez, criticó la acción y recordó que los portugueses e ingleses no perseguían a los pescadores, reflexionando como remate que «tampoco puede ser el objeto del corso destruir la pesca, sino interrumpir los demás comercio y tráfico». El bailío Arriaga se mostró de acuerdo y ordenó que no se molestase a los pescadores enemigos (31).

Es también en esta guerra en la que tenemos más datos concretos de motines y desertiones de marineros. En abril de 1762 se amotinaron los tripulantes del buque corsario *El Carnaval* y obligaron a su capitán a volver a puerto pretextando escasez de alimentos, agua y leña, a pesar de que su acuerdo era por una navegación de tres meses y sólo había transcurrido la mitad de ese período. Algunos de los tripulantes fueron apresados al volver a San Sebastián para enrolarse en otras embarcaciones corsarias y condenados por el ministro de Marina Escobedo a diferentes penas (destierro, prohibición de navegar en

(27) AGS, M, leg. 540, s.f., 11 de noviembre de 1762.

(28) AGS, M, leg. 540, s.f., 13 de septiembre de 1762.

(29) AGS, M, leg. 540, s.f.

(30) AGS, M, leg. 540, s.f., Cádiz, 27 de julio de 1762 y San Idelfonso, 12 de agosto de 1762.

(31) AGS, M, leg. 540, s.f., Esteiro, 4 de septiembre de 1762 y Madrid, 11 de septiembre de 1762.

cualquier barco, pago de multas) (32). También en el corsario *La Gata* desertaron veinte hombres (la tercera parte de la tripulación) y los que más tarde fueron apresados se justificaron acusando de cobardía a su capitán «Mr. Cadet» y dijeron que su intención al enrolarse había sido «o perder la vida o sacar a riesgo de ella alguna ventaja para vivir con más descanso, y que con dicho capitán a buen librar no podían sacar otra cosa que una larga prisión en Inglaterra o Portugal» (33). Frente a esta indisciplina, las autoridades parecen más preocupadas en los posibles excesos de los capitanes al reprimirla. Un capitán «ha de dar buen trato a la gente de su equipaje, y en el caso de que alguno de él, le faltase al respeto y obediencia que se le debe, lo arrestará y pondrá en grillos, trayéndolo en toda custodia para que se castigue con la pena correspondiente a su delito» (34).

El final de la guerra

Los desastres españoles en esta contienda (pérdidas de La Habana y Manila), no compensadas suficientemente por las ventajas frente a los portugueses, llevaron al cese de las hostilidades a fines de 1762 (se tardarían unos meses en firmar la paz). Como en guerras anteriores, se marcó un plazo a partir del cual «ninguna presa será válida y deberá restituirse. El término es de doce días contados desde el 22 de noviembre, en que fueron canjeadas las ratificaciones, para el Canal de Inglaterra y mares del Norte; de seis semanas para lo demás del Océano hasta las islas Canarias inclusive, y para el Mediterráneo; de tres meses para más allá de dichas islas para la Línea Equinoccial; y de seis meses para los otros lares del resto del Mundo» (35). Aunque fue hecha pública con bastante retraso (para entonces había terminado el plazo del canal de Inglaterra y mares del norte) y provocó los típicos problemas de determinación exacta del lugar de apresamiento, el perjuicio mayor fue para los últimos armamentos corsarios, de los que no se pudo sacar el beneficio necesario para cubrir una inversión tan grande. Así, el *Gran Carlos de España* debió de significar un gran gasto para sus armadores pues tenía 400 toneladas de porte, estaba armado con 28 cañones y tripulado por 211 hombres. Salió, por lo que sabemos, a su primera campaña el 2 de diciembre de 1762, poco antes de que la *Gaceta de Madrid* publicase la suspensión de armas (día 14 del mismo mes) y de él sólo conocemos dos presas: el navío inglés *L' Elisabeth*, apresado el 3 de enero de 1763 y declarado buena presa, aunque los británicos lo recla-

(32) AGS, M, leg. 540, s.f., 11 de agosto de 1762.

(33) AGS, M, leg. 540, s.f., autos de 29 de agosto de 1762 (declaración de un desertor en 11 de agosto).

(34) AGS, M, leg. 540, s.f., 2 de marzo de 1762, instrucciones del ministro de Málaga al capitán corsario Juan María Parodi, según se recoge en una carta al bailío Arriaga. También el proyecto del comisario de Marina de Cádiz, don Juan Antonio Enríquez, recoge este punto con casi las mismas palabras. Sería una norma establecida, aunque en el momento actual no conozco su legislación de origen.

(35) *Gaceta de Madrid*, núm. 50, 14 de diciembre de 1762, p. 424.

maban en junio, y el navío *La Carolina*, apresado en febrero y dado por libre al haber sido hecha la captura en tiempo inhábil. En este navío los ingleses no reclamaron, pero sí unos pasajeros alemanes que pedían la ropa y el dinero que les habían robado los corsarios (aunque, sospechosamente, habían esperado a que se marchase el capitán inglés que podía testificarlo).

Conclusiones

En líneas generales, la contienda de 1762 viene a ser una guerra de corso típica de la mitad del siglo XVIII. Hay fuertes armamentos en el País Vasco, Galicia y Andalucía (especialmente en la zona del Estrecho). En comparación con otras guerras faltan los corsarios del Mediterráneo.

Igualmente en un tiempo relativamente corto se hacen bastantes capturas (conocemos 59 por los documentos, pero podemos suponer que el número real sería mayor). Sin embargo, no es lógico pensar que se hiciesen tantas presas como en otros enfrentamientos bélicos. Los británicos habían tenido que enfrentarse durante años a los corsarios franceses, siempre muy activos, y sus mercantes estarían avezados en la toma de precauciones (convoyes, rutas menos frecuentadas, etc.). El recurrir a neutrales con papeles dobles para el tráfico de Gibraltar era una muestra más de las medidas adoptadas para preservar su comercio (aunque también un reflejo de la erosión que en él habían provocado los corsarios galos).

Tampoco hay que olvidar la acción de los *privateers* o corsarios ingleses. En realidad, sus excesos antes de la guerra con España fueron negativos para Inglaterra pues provocaron, como reacción, fuertes armamentos en el corso hispano y después su actuación contra el comercio español, una vez en guerra, no parece tan agresiva como antes de la contienda.

Por último y desde el punto de vista de los armadores de corso, la guerra fue demasiado corta —escasamente un año— para que las fuertes inversiones que exigía el corso (especialmente el vasco, con navíos mayores y mejor armados) llegase a ser rentable. Por citar un ejemplo, el corsario que en abril de 1762 había recorrido las costas del sur de Irlanda y de la península de Cornualles, Juan Pedro Cruz de Bellefonte, declaraba al año siguiente que se hallaba en la pobreza por la paz y pedía un empleo. Fue apoyado por la Casa de Contratación de San Sebastián por haber ofrecido su goleta para perseguir a un *privateer* enemigo que merodeaba por aquella costa (36). Desde el punto de vista económico el corso de 1762 fue un fracaso y en ningún caso podemos considerar que el número de presas hechas llegase a perjudicar al comercio británico. En todo caso hay que recordar que se mostraron muy activos en aquella guerra contraria a las armas españolas.

(36) AGS, M, leg. 540 s.f., 31 de mayo de 1763. Hay que citar que Cruz de Bellefonte era hijo de un irlandés avecindado en San Sebastián.