

CORSARIOS EN EL CARIBE DURANTE LA CARRERA DE INDIAS

Enrique TAPIAS HERRERO
Capitán de Navío (Retirado)
Doctor en Historia

Resumen

Durante los tres siglos que duró la Carrera de Indias, los corsarios resultaron fundamentales para la defensa del tráfico comercial español y de los enclaves coloniales caribeños, así como para la represión del contrabando. Si bien su labor fue importante en todo momento, resultó esencial durante los amplios periodos en que la Marina no disponía de navíos de guerra o de suficientes guardacostas para dejar sentir su presencia. En general fue una labor casi anónima, pero rindió extraordinarios frutos. La prueba está en que fue un tema recurrente en las sesiones de la Cámara de los Comunes a mediados del siglo XVIII.

Palabras clave: Corsarios, Piratas, Carrera de Indias, Caribe, Contrabando.

Abstract

Along the three centuries of the Indies Course the role of privateers was essential to defend the Spanish maritime trade, villages and to prevent smuggling. Their performance was important at any time but became crucial during the period of time which the Spanish Navy had less power than other European countries willing to establish in the Caribbean Coast and supporting illegal trade in Spanish areas. This effort was almost anonymous but important enough to be matter of discussion several times in the Parliament of London (House of Commons) about the middle of XVIII century.

Keywords: Corsairs, Pirates, Caribbean Sea, Smuggling, Spanish maritime trade.

Introducción

CUANDO se habla de corsarios, a una buena parte de la población se le presentan serias dudas sobre el significado del vocablo «corsario» y acerca de la diferencia entre aquellos y los piratas, mucho más conocidos. Estos últimos han existido desde la Antigüedad, ya que se conocen casos de ataques a naves mercantes fenicias, y hoy en día siguen manifestándose, como es bien conocido, en aguas del océano Índico y en otros lugares del sudeste asiático.

Los navíos corsarios son aquellos que han conseguido el respaldo de un monarca o autoridad con la concesión de una «patente de corso» para capturar buques enemigos, permitiéndoles utilizar el pabellón de la citada autoridad. Una vez tomada una presa, el corsario debía entregar un porcentaje del valor de lo capturado (20 por 100 normalmente), mientras que el resto se repartía entre armador, capitán o maestre y tripulación. Los países utilizaban este procedimiento cuando no disponían de unidades navales de guerra para hacer frente al contrabando, al tráfico enemigo o a la amenaza sobre costas desprotegidas. Curiosamente, existe la creencia general de que España no dispuso de corsarios o, al menos, de que sus actividades de corso no tuvieron mucha importancia. Espero que con este trabajo se les conceda la relevancia que merecen.

Por el contrario, los piratas eran hombres fuera de la ley que buscaban el botín en embarcaciones de cualquier pabellón y que también practicaban con frecuencia el asalto a poblaciones costeras, normalmente poco pobladas y escasamente defendidas. A menudo actuaban agrupados para aumentar su poder ofensivo. Tras los saqueos podían capturar algunos vecinos por los que pedían rescate, además de torturarlos para conocer dónde escondían sus dineros. También era habitual que solicitasen una cantidad importante a cambio de no incendiar las viviendas y de abandonar el lugar, ya que los habitantes huían a la llegada de los asaltantes.

Varios historiadores aseguran que la línea divisoria entre corsarios y piratas es a menudo difusa ya que, debido a las distancias y al desconocimiento de los tratados de paz alcanzados, era habitual que muchos navíos continuaran con sus cacerías después de finalizadas las contiendas. En otros casos persistían en sus acciones a pesar de que ya no eran válidas sus patentes. Por este motivo se ha usado frecuentemente el vocablo «corsario-pirata», ya que era habitual actuar indistintamente bajo las dos versiones¹. Y había una tercera ocupación, conexas con las mencionadas: el contrabando, pues, para generar nuevas ganancias, el botín obtenido solía venderse en zonas no permitidas. También se han dado casos de países, como Inglaterra u Holanda, que para debilitar el comercio español en el Caribe daban patentes de corso sin mediar conflictos bélicos y durante amplios periodos, patentes financiadas por

(1) AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L.: *El corso marítimo*, Madrid, 1950; MARTÍNEZ-FERNÁNDEZ, L.: «Far beyond the Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers, and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean», *Revista de Indias*, vol. LXXV, núm. 263, Logroño, 2015, p. 11.

hombres de negocios e incluso por la Corona, ante la posibilidad de obtener jugosos dividendos.

En el título se refleja claramente el marco de este trabajo, tanto en el tiempo –los tres siglos de la Carrera de Indias– como en el escenario –que limitaremos al Caribe–. Y, aunque la referencia principal son los corsarios, será inevitable mencionar a los piratas más conocidos de este periodo, ya que sería España la que sufriese con preferencia las depredaciones de estos individuos, tanto en sus flotas como en el saqueo de poblaciones costeras.

El siglo XVI

Los países europeos se quejaron del monopolio comercial aplicado por los reinos peninsulares sobre las tierras americanas desde el momento de su descubrimiento, criticando el reparto papal y el hecho de quedar excluidos. Al comienzo de la Carrera de Indias, los navíos salían de Sevilla sin protección, pero el inicio de las guerras con los franceses provocó algunas capturas de sus corsarios, que operaban en las proximidades del cabo San Vicente como zona obligada de paso en el regreso de las Indias. Eran a menudo embarcaciones extranjeras que tomaban patentes de corso del monarca francés. Será a mediados del siglo XVI cuando comience el envío de navíos agrupados en flotas y protegidos por una escolta de buques de guerra, que soportaban económicamente los armadores y los propietarios de las mercancías con el llamado «impuesto de avería»².

En 1522, Jean Fleury, corsario francés de origen italiano, al mando de ocho navíos capturó dos de las tres embarcaciones que transportaban el tesoro de Moctezuma, enviado por Hernán Cortés a Carlos I y que al final fue a parar, parcialmente, a manos de su mayor enemigo, Francisco I. Esta captura despertó el interés de otros corsarios y piratas al conocer las riquezas que podían traerse desde el nuevo continente. Fleury, después de conseguir varias presas, fue capturado y ajusticiado por orden directa de Carlos I. Poco después, el normando François Le Clerc, *Pata de Palo*, se convertía en el primer corsario con permiso y orden de atacar expresamente territorios americanos. Para combatir esta amenaza, Carlos I autorizó en 1521 un corso defensivo que se incentivaría tres décadas más tarde. Además, pequeñas agrupaciones navales proporcionaban protección de zona patrullando entre las Azores y Canarias³.

Hacia la década de los treinta ya hay una actividad estable del corso francés en el Nuevo Mundo. La carencia de puertos franceses en el Caribe en esos momentos no fue un problema para el refugio y apoyo de las naves que, como

(2) Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, leg. 420, L.9, f. 20, y leg. 422, L.16, ff. 289-290.

(3) THOMAZI, Augusto: *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*. Madrid, 1985, pp. 40 y 46.

harán también ingleses y holandeses, se sirvieron de la desprotección de las Antillas Menores, que se encontraban a pocos días de Puerto Rico o La Española, para abastecerse de comida y agua y mantener sus embarcaciones. Desde este lugar privilegiado podían actuar contra las rutas dominicanas y puertorriqueñas, así como contra sus poblaciones. Entre 1535 y 1563, corsarios franceses procedentes de La Rochela y Dieppe realizaron sesenta ataques a poblaciones españolas y capturaron 17 naves. En una ocasión, seis navíos vascos con ochocientos hombres y la ayuda de un piloto sevillano saquearon Isla Margarita, Santa Marta y Cartagena. La Corona, ante estos ataques, decidió fortificar los principales asentamientos y, en 1542, enviar una escuadra de seis galeones y seis carabelas con 1.000 hombres para combatir a los corsarios franceses, que estaban diezmando el tráfico comercial. En 1553, Le Clerc, al mando de varias naves, causó terror en Canarias y en poblaciones de las Antillas como Santo Domingo, regresando a Francia con un cuantioso botín. Cuando los corsarios de La Rochela, de filiación calvinista y entre los que se destacaba Jacques de Sores⁴, entraron en liza, convirtieron la guerra corsaria en una guerra de religión, burlándose del culto católico y actuando de una forma mucho más inhumana. Destacó su saqueo de La Habana en 1555⁵. Con la paz de Cateau-Cambrésis, en 1559, se normalizaron las relaciones con Francia, disminuyendo así su actividad corsaria.

Durante la primera mitad del siglo XVI, La Española era la isla más poblada y, por tanto, más codiciada por corsarios y piratas, que atacaban sus enclaves costeros y tenían la desfachatez de vender el producto de sus capturas en la costa norte de la isla, que se encontraba muy despoblada, pero donde habitaban colonos ávidos de hacer negocios con mercancías ofrecidas a muy buen precio. A mediados de siglo, el almirante Pedro Menéndez de Avilés, que había actuado como corsario en el Cantábrico, diseñó una doble flota anual a Nueva España y Tierra Firme, al mismo tiempo que descubría las principales minas de plata americanas. Otro logro importante del almirante fue la expulsión de los hugonotes franceses que se habían instalado en las costas de Florida, amenazando así el paso de las flotas en su regreso a Sevilla. Tras fundar San Agustín en 1565, permaneció en Cuba como gobernador hasta 1574, reforzando las defensas de La Habana, lo que evitó nuevos ataques⁶. Por entonces, tanto Francia como Inglaterra, que todavía no se habían instalado en el Caribe, apoyaban a piratas y corsarios para combatir al imperio español, que persistía en mantener el monopolio comercial con las nuevas tierras⁷.

Ya en la segunda mitad del siglo, John Hawkins (mercader, negrero, corsario y pirata) realizó varias incursiones en aguas caribeñas en calidad de mercader y contrabandista, capturando algunas presas. Su negocio principal consistía en vender esclavos negros a las poblaciones, si era preciso bajo coacción.

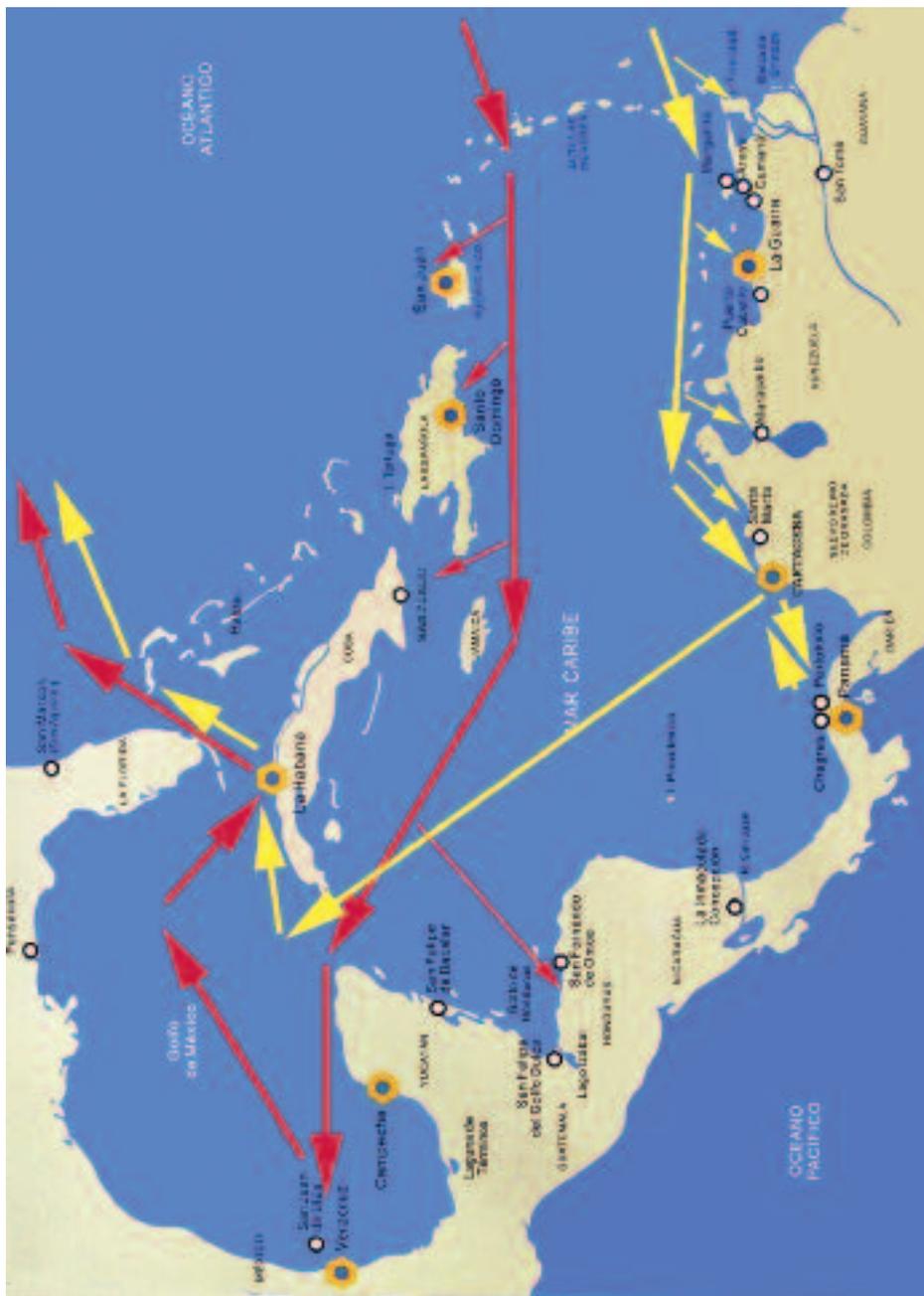
(4) Sores era más partidario de las incursiones en tierra que del apresamiento de naves.

(5) THOMAZI, p. 55.

(6) FERNÁNDEZ TORAÑO, A.: *Pedro Menéndez de Avilés: señor del Mar Océano, adelantado de la Florida*. Madrid, 2018.

(7) MARTÍNEZ-FERNÁNDEZ, p. 19.

CORSARIOS EN EL CARIBE DURANTE LA CARRERA DE INDIAS



Derrotas de las flotas del Caribe

Era el líder de los «perros del mar», conjunto de corsarios y piratas británicos que buscaban ganancias en el Caribe español, financiados por hombres de negocios ingleses. En una de sus expediciones, llegando de arribada a Veracruz tras un temporal, sus navíos sufrieron una fuerte derrota ante una flota española, salvando la vida de milagro él y su sobrino Drake, que le acompañaba. Inglaterra aprovechó la guerra contra España (1585-1604) para lanzar a sus perros del mar contra las posesiones atlánticas de los Austrias; con Hawkins y Drake se distinguió Raleigh, favorito de Isabel I. El capitalismo inglés apoyó fuertemente el corso ofensivo en el Caribe durante este periodo.

En este último tercio del siglo tuvo lugar el acontecimiento más importante de la actividad corsaria contra La Española: el ataque de Drake a Santo Domingo (1586). Francis Drake, quizá el corsario y pirata inglés más importante de su tiempo, atacó las posesiones americanas en una serie de expediciones a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XVI. Drake ejerció durante su vida diversos cometidos: negrero, contrabandista, corsario, pirata y almirante. Llegó a La Española con una flota de 18 naves, llevando a cabo el saqueo más importante hasta la fecha y burlando las defensas portuarias al desembarcar 1.000 hombres a unas diez millas de la ciudad. Las escasas defensas no pudieron hacer nada contra los asaltantes, que sometieron la ciudad a un saqueo sistemático durante un mes, expoliando y matando hasta que lograron el rescate buscado. Este ataque de Drake nos ofrece una clara imagen de la situación durante el siglo XVI: una ciudad y una isla mal defendidas y pertrechadas, alejadas de cualquier auxilio inmediato. A continuación, tomó Cartagena de Indias después de una fuerte resistencia; sin embargo, no se atrevió a atacar La Habana, que era el puerto mayor y mejor defendido del Caribe⁸.

Estas acometidas harán reaccionar a las autoridades españolas, que se plantearon la necesidad de una enérgica política de defensa en las Antillas. Un año más tarde, el inglés atacaría Cádiz, destruyendo una veintena de mercantes, lo que retrasaría un año la proyectada invasión de Inglaterra. Fue uno de los líderes de la flota inglesa que se enfrentó a la Gran Armada. Tras el fracaso de la Contraarmada, permaneció en el ostracismo durante un lustro, hasta conseguir aprestar una nueva y última expedición con Hawkins para atacar a las flotas españolas en el Caribe. Este último moriría en un ataque frustrado a Puerto Rico, y Drake, poco después, haría lo propio en su intento de saquear Panamá⁹.

El siglo XVII

A comienzos del siglo, piratas y aventureros franceses e ingleses se instalaron en la isla de Tortuga y en la cercana costa noroccidental de La Española-

(8) CABEZOS ALMENAR, Francisco: «Piratería y corso en La Española: 1550-1650», *Naveg@mérica. Revista Electrónica de la Asociación Española de Americanistas*, núm. 16, 2016; FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española*, Madrid, 1972, t. II, pp. 396-397.

(9) THOMAZI, pp. 135-136.

la, que estaba casi abandonada. Inicialmente se dedicaban a cazar el abundante ganado salvaje para comerciar con sus pieles y su carne, que, siguiendo las costumbres de los nativos, asaban, secaban y ahumaban en barbacoas –llamadas *bucan*, de donde proviene el nombre de «bucaneros»–. Vendían a los navíos estos productos y, en ocasiones, se hacían con algunas embarcaciones. Para algunos investigadores, los bucaneros no eran verdaderos piratas. España los expulsó en 1620, pero una década más tarde volvieron a instalarse. A ellos se les unieron otros piratas para formar los llamados «filibusteros», que se especializaron en el saqueo de poblaciones costeras desguarnecidas. La Tortuga, que cambió de manos en varias ocasiones, fue uno de sus habituales refugios. Jamaica, tras la ocupación británica, fue el otro asentamiento importante de estos piratas, entre los que destacaron figuras como Masvelt, el Olonés y Morgan.

Desde el inicio del siglo asoman nuevos actores en el Caribe: los corsarios holandeses. Se contabilizan 768 navíos que arriban a Cumaná, Araya e Isla Margarita entre 1599 y 1607, en busca de sal para sus importantes pesquerías, ya que se les habían vetado los suministros ibéricos. Al mismo tiempo, comerciaban con los colonos y practicaban el corso y el contrabando. Eran embarcaciones pseudoprivadas apoyadas por los Estados Generales¹⁰. De las actuaciones holandesas habría que destacar el ataque y saqueo parcial de San Juan de Puerto Rico, en 1625, por una potente flota y, solo tres años más tarde, la captura de la flota de la plata de Nueva España, primera y última vez que se produjo un hecho de estas características. La acción la perpetró una armada de 32 velas financiada por la Compañía de las Indias Occidentales y comandada por el almirante holandés Piet Heyn. Esta captura le costó la cabeza al comandante español, el general Benavides Bazán, y el desastre no fue mayor porque los galeones de Tierra Firme fueron alertados y permanecieron en puerto¹¹. De 1624 a 1633 el comercio español caribeño se redujo un 40 por 100 debido a la presión corsaria, principalmente holandesa.

Varias flotas españolas eliminaron asentamientos de extranjeros que amenazaban el tráfico comercial. En 1605, el general Luis Fajardo expulsó a los holandeses asentados en las salinas de Araya; en 1629, el general Fadrique de Toledo hizo lo propio en las islas Nieves y San Cristóbal (Saint Kits and Nevis), donde se habían asentado franceses e ingleses, y en 1632 el general Lope de Hoces desalojó de intrusos la isla de San Martín¹². A mediados de siglo, Holanda, Francia e Inglaterra se instalaron en diversos lugares del Caribe, de modo que el comercio ilegal con los enclaves españoles aumentó consi-

(10) BARRAZUTTI, Roberto: «La guerre de course néerlandaise dans les Antilles au XVII^e siècle», en PLOUVIEZ, David (dir.): *Défense et colonies dans le monde atlantique*. Rennes, 2014; SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, F.J.: *La defensa militar de la Carrera de Indias. La Infantería de Armada y el Tercio de Galeones (1521-1717)*, Madrid, 2015, pp. 379-387.

(11) ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1675)*, Barcelona, 1975, p. 251; HARING, C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, 1972, pp. 296-298; LYNCH, J.: *Los Austrias (1516-1700)*, pp. 499 y 625.

(12) SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, pp. 381-382 y 405-412.

derablemente. España trató de buscar el acuerdo de las naciones europeas para la lucha contra los piratas, pero habrá que esperar a comienzos del siglo XVIII para que se acepte la propuesta española, habida cuenta que hasta entonces el único país verdaderamente perjudicado fue España. La segunda mitad del siglo XVII fue la época dorada de los piratas en el Caribe.

Ante las continuas capturas, y después de muchas dudas, la Corona implantó en 1635 la Armada de Barlovento¹³. Debía proteger a las flotas y al tráfico marítimo español en aguas caribeñas, pero contaba con pocas unidades y, además, su actividad fue irregular, dejando la principal defensa de los intereses españoles en manos de los corsarios. Pero en la corte no estaba bien vista la actividad corsaria, y en 1652 Felipe IV eliminó todas las patentes, tal vez por el comunicado de la Junta de Armadas que consideraba la guerra de corso indigna de la majestad real, y también por la mala experiencia de los ataques berberiscos a nuestras costas mediterráneas, perpetrados por corsarios norteafricanos que navegaban con patente turca¹⁴. La desestabilización del comercio marítimo en el Caribe, como resultado de la conquista inglesa de Jamaica en 1655, aconsejó reimplantar el corso español. En consecuencia, la reina Mariana de Austria emitió el 22 de febrero de 1664 unas ordenanzas específicas para el corso americano. Al mismo tiempo, el consulado sevillano se quejaba a la Corona de las pérdidas acumuladas por los cargadores y exigió ponerles remedio, bien fortificando los enclaves costeros, bien potenciando la Armada de Barlovento¹⁵.

Cromwell envió una importante flota para asentarse en La Española, flota que fue contundentemente rechazada, por lo que, como alternativa, ocupó Jamaica, que se encontraba defendida a duras penas. Poco después, uno de los más famosos piratas, Henry Morgan, saqueó Campeche, Maracaibo y Portobelo, y ocupó, saqueó e incendió Panamá. De 1655 a 1671, corsarios y piratas saquearon 18 ciudades, 4 pueblos y 35 aldeas. Fue el momento álgido del filibusterismo pues, a partir de aquí, el tratado de paz de España con Inglaterra eliminaría la protección que daba a los piratas, que deberán huir, enrolarse en la Armada inglesa o reconvertirse en campesinos. La mayoría regresó a la isla de Tortuga, siendo protegidos de Luis XIV durante un tiempo, para potenciar la defensa de sus asentamientos en la costa noroeste de La Española. Una flota combinada angloespañola expulsó a franceses y filibusteros de esta zona y, como represalia, Luis XIV favoreció la formación de una escuadra francesa financiada por armadores que, apoyada por navíos filibusteros, bajo el mando del barón de Pointis atacó y saqueó Cartagena de Indias en 1697¹⁶. Durante el

(13) TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981.

(14) AGI, Indiferente General, leg. 429, Prohibición de navíos con patente de corso; OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Ponferrada, 2015, p. 100.

(15) LUCENA SALMORAL, M.: «Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI al XVIII», en XVII Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, 2006, pp. 1570-1583.

(16) FERNÁNDEZ DURO, pp. 286-296; AGI, MP-Panamá, leg. 1.

reinado de Carlos II (1665-1700), los filibusteros destruyeron o apresaron 250 buques de guerra o comerciales, asolando siete veces Maracaibo y algo menos las demás poblaciones¹⁷.

Las ordenanzas reevaluaban el oficio de corsario, tan despreciado anteriormente, señalando que «[a] los marineros de los navíos que salieren de corso les serán reputados los servicios que hubieren, como si los hicieran en mi Armada y flotas de las Indias». La Corona autorizó de nuevo a los gobernadores de asentamientos españoles a emitir patentes de corso, lo que llevaron a cabo los de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. Durante las últimas décadas salieron de España hacia el Caribe varias pequeñas agrupaciones para la lucha contra el corso, sin apenas modificar el panorama naval. Resumiendo: durante la primera mitad del siglo XVI dominó el corso francés, y durante la segunda, el inglés. En el XVII, primero dominó el corso holandés, y en la segunda mitad, los filibusteros.

El siglo XVIII

La Guerra de Sucesión española fue propicia para el desarrollo del corso, ya que ingleses, holandeses y franceses fueron beligerantes o aliados en el conflicto, y aprovecharon la ocasión para realizar un copioso contrabando con el pretexto de ayudar a uno u otro de los aspirantes al trono español. España, con una Marina bajo mínimos, no podía dar protección a sus flotas de Indias, por lo que necesitó acudir al alquiler de navíos franceses. La mejor prueba de esta penosa situación se dio con motivo de la necesaria expulsión de los escoceses asentados en el Darién, puesto que, ante las grandes dificultades para formar una flota, hubo que acudir al consulado de comercio en busca de recursos para la compra de varias unidades¹⁸. Los gobernadores caribeños se vieron obligados a autorizar el corso, sobre todo en las zonas donde el contrabando era más intenso. Estas fuerzas corsarias españolas eran los principales defensores de los intereses hispánicos en el Caribe. La actividad corsaria fue notable hasta el tratado de Utrecht, de 1713, en las Antillas Mayores y Tierra Firme. En 1710, el gobernador de Puerto Rico aseguraba que 36 naves corsarias con base en Jamaica amenazaban el tráfico mercantil español y francés en aguas caribeñas.

El final del conflicto bélico fue la sentencia de muerte del filibusterismo¹⁹, pero abrió infinitas vías al contrabando organizado por el capitalismo occidental, principalmente inglés, gracias a las concesiones españolas de Utrecht: el «navío de permiso» y el asiento esclavista de la South Sea Company²⁰. Los

(17) THOMAZI, p. 201.

(18) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982, pp. 387-390.

(19) LUCENA SALMORAL, M.: *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid, 2005, pp. 39-40.

(20) TAPIAS HERRERO, E.: *El almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la Carrera de Indias*. Sevilla, 2017, pp. 54-55.

franceses se sintieron también amparados por su amistad con España, aunque esta situación fue enfriándose progresivamente. En cualquier caso, su participación en el comercio exterior del virreinato del Perú alcanzó el 68 por 100, y la mayor parte era ilegal dadas las facilidades de las autoridades del virreinato. Los holandeses siguieron ejerciendo el contrabando tradicional, sin subterfugios. Para paliar este estado de cosas, las autoridades del Caribe se vieron obligadas a seguir dando patentes de corso, además de reclamar el auxilio de la metrópoli.

A partir de 1713, los corsarios españoles (dominicanos, puertorriqueños y de lugares como Isla Margarita) capturaron una media de cinco o seis mercantes por año. En ocasiones se extralimitaron en sus actuaciones, como cuando capturaban cabezas de ganado o indios que utilizaban como esclavos, lo que motivó las denuncias de los gobernadores holandeses de Aruba y Curazao y de su homólogo inglés de Jamaica, quienes, para defenderse de estos ataques, armaron algunas embarcaciones. Muchos corsarios españoles pagaron con su apresamiento, tortura y muerte la represión del contrabando. Todo esto nos demuestra su eficacia; una página de nuestra historia silenciada, o no suficientemente investigada. A los cabecillas de los piratas y a los de nacionalidad española se les ahorcaba, mientras que a los corsarios enemigos se les condenaba a galeras²¹.

En 1714, Felipe V ordenó reagrupar las diferentes Armadas existentes, salvo la de Barlovento y la de Galeras, en una sola Armada Real. Al mismo tiempo, se realizaron varias compras de bajeles y se comenzó la construcción de varias unidades con vistas a disponer de una flota acorde con la importancia de la nación²². En 1718 se promulgaron unas nuevas reglas para el corso que estuvieron en vigor durante toda la primera mitad del siglo²³. Inglaterra y Holanda intentaron poner freno a aquella carrera de aprehensiones en el Caribe ordenada por el secretario de estado Patiño, convocando en 1728 el congreso de Soissons. Allí presentaron sus numerosas quejas, pero no se alcanzó ningún acuerdo ya que no estaban dispuestas a renunciar al comercio con la América española, única forma de solventar el problema. Tras el congreso, ingleses, holandeses y franceses reanudaron el contrabando con mayores bríos, lo que llevó a duros enfrentamientos²⁴.

Al freno del comercio ilegal se sumaron los guardacostas reales que, con unidades de mayor porte, operaban desde los principales puertos del Caribe, y los de las nuevas compañías comerciales, como la Compañía Guipuzcoana de Caracas o la Real Compañía de La Habana²⁵, a las que la Corona encomendó

(21) VICTORIA OJEDA, J.: *La piratería en la América española: siglos XVI al XX. Una transición de intereses*. México, 2003, p. 41.

(22) MERINO NAVARRO, F.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 18.

(23) FERNÁNDEZ DURO, t. VI, p. 331.

(24) LUCENA SALMORAL: «Algunas notas sobre...», p. 1575.

(25) PARCERO TORRE, C.: «Comercio y contrabando en Cuba», en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El sistema atlántico español (siglos XVII y XVIII)*, Madrid, 2005, pp. 253-270. Durante la primera década de operatividad de la compañía, el contrabando se redujo considerablemente.

la vigilancia de las costas donde realizaban sus explotaciones, convencida de que nadie mejor que ellas controlaría el negocio fraudulento, al defender sus propios intereses. Aumentó entonces la presión sobre el contrabando, hasta el punto de que Inglaterra vio seriamente afectada su economía, por lo que declaró la guerra a España en 1739. Fue la famosa Guerra del Asiento o «de la Oreja de Jenkins», llamada así porque el capitán de un buque contrabandista logró conmover a los diputados de la Cámara de los Comunes exhibiendo la oreja cercenada por el capitán de un guardacostas español. Durante el conflicto bélico, los corsarios españoles hicieron 330 presas inglesas, mientras que los ingleses tomaron 230 españolas; por estas fechas, el comercio británico en la zona era ya superior al español. Tras el fallecimiento de Felipe V, en 1745, su sucesor, Fernando VI, estableció un periodo de paz limitando la concesión de patentes. En 1750 se firmó la paz con Inglaterra, y el marqués de la Ensenada estableció una junta de comerciantes para decidir el futuro de las flotas, ya que los consulados gaditano y mejicano reclamaban su continuidad. Desde el principio de siglo hasta la Guerra del Asiento salieron doce flotas a Nueva España y siete de galeones a Tierra Firme, sin contar los envíos de azogues²⁶. Y, tras la guerra, a pesar de que no todo el gobierno era favorable a su continuación, se permitió que salieran seis flotas a Nueva España; sin embargo, se decidió terminar con las de Tierra Firme. Carlos III promulgó nuevas ordenanzas sobre el corso en 1762, aplicables a las aguas caribeñas²⁷. El tráfico mercantil aumentó gracias a los «navíos de registro»²⁸, que tenían una mayor movilidad, aunque muchos se perdieron por temporales o por ataques de corsarios o de piratas.

Corsarios españoles

Si bien el fenómeno corsario español puede considerarse prácticamente anónimo, aunque está documentada su actividad, se considera oportuno resaltar la figura de un corsario destacado de la época: el puertorriqueño Miguel Enríquez²⁹. Era este un mulato que adquirió un gran capital con la actividad corsaria gracias a la venta de las mercancías apresadas, que en ocasiones precisas podían ser vendidas sin impuestos, aunque esto no era lo regulado. Llegó a acumular una de las mayores fortunas de San Juan, pero su origen le obligó a repartir favores y prebendas entre autoridades y notables que envidiaban su posición y trataban de hacerle caer.

Enríquez debió de comenzar sus actividades hacia 1701, manteniendo a su cargo diferentes embarcaciones, no solo para limpiar aquellas costas de enemigos, sino también para cumplimentar mandamientos de la Corona. Sus

(26) WALKER, G.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, 1979, apéndice 1.

(27) Archivo Histórico Nacional (AHN), Diversos-Colecciones, leg. 30, n.º 12.

(28) Buques que navegaban con independencia.

(29) LÓPEZ CANTOS, A.: *Miguel Enríquez*. Santo Domingo, 1998.

naves se enfrentaron principalmente a las de los contrabandistas de Jamaica y Curaçao, pero realmente cubrieron todo el Caribe. Con el tiempo se convirtió en un gran armador y tuvo a su servicio varios capitanes franceses y españoles. De 1709 a 1714, sus navíos no dieron tregua a las potencias europeas allí instaladas, capturando cuatro balandras, un bergantín y una fragata de Gran Bretaña; nueve balandras de los Países Bajos y, finalmente, cuatro goletas y un bergantín de Dinamarca. Para realizar estas operaciones dispuso de doce naves a lo largo del periodo. Es preciso señalar que, durante estas operaciones, algunas de sus unidades fueron capturadas por otros corsarios o piratas. En 1712 tenía armadas cinco embarcaciones (un bergantín y cuatro balandras) con 500 hombres. En varias ocasiones, el virrey lo contrató para llevar el «situado»³⁰, así como correos a diferentes lugares caribeños. Capturó una infinidad de naves contrabandistas durante la Guerra de Sucesión y fue condecorado por Felipe V en 1712, además de ser nombrado capitán de mar y guerra, a pesar de que nunca mandó un navío³¹.

Tras la Guerra de Sucesión se reanudó el contrabando, que, como se ha dicho, encontró enfrente un reforzado curso defensivo. Durante este periodo, los ingleses y franceses tuvieron que dividir sus esfuerzos para terminar con la amenaza de los filibusteros, a quienes previamente habían amparado y que ahora representaban un peligro para sus propias colonias en América. De 1725 a 1731, los corsarios de Enríquez capturaron más de cuarenta embarcaciones, la mayoría británicas. El acoso alcanzó tal punto que se llegó a discutir su amenaza y las posibles represalias en catorce ocasiones en la londinense Cámara de los Comunes. En una de ellas, el almirante Stewart presentaba «el estrago que las embarcaciones de Miguel Enríquez hacen en aquellos mares»³².

Generalidades

Los corsarios españoles se abstuvieron de atacar las plazas y mares ingleses o franceses de Norteamérica, convirtiéndose en una especie de brazo auxiliar de la Marina Real. En la patente o carta partida, el corsario llevaba a bordo la mitad del documento, quedando la otra mitad archivada. Allí se indicaba la persona a la que se le otorgaba, la embarcación con que realizaría el trabajo, la zona donde operaría, la prohibición de ir a lugares pertenecientes a países amigos de España, e incluso el hecho de haber entregado una fianza, como garantía de que el corsario obraría con honestidad. A esta carta se añadía una copia de las Ordenanzas de Corso que regían su actividad. Fue a partir de 1762 cuando se exigió a los armadores o corsarios una fianza de 60.000 reales

(30) Recursos monetarios enviados periódicamente a las poblaciones caribeñas por el virreinato de Nueva España.

(31) AGI, Santo Domingo, leg. 573.

(32) LÓPEZ CANTOS, p. 347.

de vellón para cubrir cualquier daño colateral o actividad no justificada por las Ordenanzas del Corso.

La patente podía concederse a un armador o a un capitán de nave; en el primero de estos casos, el armador podía elegir a los capitanes de sus barcos. La operación de armar una embarcación en corso era muy costosa, ya que implicaba pagar la fianza, comprar o arrendar la nave, dotarla de armamento y munición, equiparla convenientemente y abonar los sueldos de la tripulación. El armador era así el socio capitalista que corría con los gastos, arriesgando parte de su fortuna en una empresa de servicio al rey con la esperanza de obtener a cambio grandes dividendos³³. Habitualmente era una personalidad de la sociedad colonial, como un hacendado, un militar ilustre o un hombre de negocios. La marinería de las embarcaciones corsarias era poco profesional, ya que estaba formada por aventureros, en su mayoría criollos, negros y mulatos, marineros de la navegación de cabotaje, contrabandistas frustrados y desertores de la Armada. La realidad es que ni siquiera los capitanes de los guardacostas reales fueron muy estrictos en preguntar el pasado de quienes se enrolaban; solían recorrer las calles de las poblaciones costeras reclutando «voluntarios forzosos». Más que marineros de la Armada, se buscaba a los soldados desertores, que siempre abundaban, ya que los sueldos de la milicia eran escasos y tardíos. De esta forma, se les brindaba la oportunidad de limpiar su mancha ejerciendo una profesión honorable y hasta lucrativa.

La experiencia demostró que lo más funcional para reprimir el comercio ilegal era emplear naves del mismo tipo y porte que las de los contrabandistas, ya que estos operaban en aguas de escaso calado, muy próximas a la costa, con objeto de pasar desapercibidos. Si los corsarios empleaban buques de gran porte y de mayor calado, les resultaba complicado o imposible aproximarse a sus presas, y mucho menos perseguirlas en zonas costeras. Al igual que los filibusteros, muchos corsarios utilizaban las embarcaciones capturadas a los contrabandistas, que compraban en las subastas. La Corona asimiló toda esta experiencia en las Ordenanzas de 1718, cuando estableció que sus embarcaciones fueran de «300 toneladas abajo, a fin de poseer una mayor ligereza».

Eran embarcaciones ligeras, de poco calado, podían estar impulsadas por una o varias velas, fáciles de arriar y auxiliadas por remos que les permitían maniobrar en caso de ausencia de viento. Las más utilizadas fueron las criollas: balandras, canoas, jabequillos, piraguas..., que podían acompañar a bergantines y jabeques, los cuales actuaban como naves nodriza. Las piraguas grandes, con capacidad para unos veinticinco o treinta hombres, fueron frecuentes entre los corsarios venezolanos. La táctica de los corsarios era la misma que la de los piratas: incitar al enemigo a la rendición. Debían advertir su presencia a la presa disparando sus cañones, a lo que esta debía responder arriando las velas. La visita debía hacerse sin violencia, pero si la nave sospe-

(33) AGI, Indiferente General, leg. 2121, n.º 69; Estado, leg. 2, n.º 47; MP-Ingenios 301, 3; Archivo General de Simancas (AGS), SGU, leg. 7062, 29, patente de corso a Tomás de Arceche en Río Hacha.

chosa de contrabando no se rendía, podía entonces abordarse y declararse luego buena presa.

Al navío apresado se le cerraban las escotillas para llevarlo hasta un puerto español, que solía ser aquel de donde procedía el corsario, a menos que estuviese muy alejado. En caso de que el buque enemigo hubiera quedado inutilizado, se pasaban sus mercancías al buque corsario, en presencia de dos oficiales. Teóricamente, el botín no podía repartirse, ocultarse ni venderse, pues había que entregarlo al intendente o subdelegado del puerto para que diligenciase el proceso correspondiente. El capitán corsario debía rendir un informe, anotando el día, hora y paraje donde había ocurrido el apresamiento, detallando si el capitán enemigo había rehusado arriar las velas al recibir el aviso, si se le había enfrentado y bajo qué bandera, etc. El intendente procedía a examinar la mercancía capturada, comprobando si había bienes pertenecientes a españoles o a súbditos de países amigos, en cuyo caso debía restituírselos, y luego, si procedía, la declaraba buena presa³⁴.

La mercancía se vendía en pública subasta, al igual que el buque y el armamento. El dinero recaudado se depositaba por un tiempo, en espera de que surgieran posibles reclamaciones. Finalmente, se procedía a entregar su parte de la presa a los corsarios. Estos debían pagar a la Corona los derechos por las ventas, como cualquier particular. El procedimiento era muy lento, y los armadores se quejaron continuamente.

Conclusión

La actividad corsaria española, que no ha sido suficientemente investigada, fue esencial en aguas del Caribe, ya que la debilidad de la marina de guerra durante amplios periodos no permitió dar protección a los numerosos enclaves españoles ni al tráfico mercantil nacional; fue un corso claramente defensivo. Las autoridades locales jugaron un doble papel pues, mientras que la mayoría concedían patentes de corso para proteger sus costas del acoso de piratas y fuerzas enemigas, así como del contrabando, otras no solo no luchaban contra el comercio ilegal, sino que colaboraban en sus operaciones para lucrarse, y no fueron pocos los condenados por prácticas fraudulentas³⁵. Patiño impulsó la represión del contrabando, lo que incrementó la tensión en la zona y provocó la Guerra del Asiento con Gran Bretaña. Durante el conflicto bélico se produjo una de las derrotas británicas más importantes de la historia, al fracasar Vernon en su tentativa de conquista de Cartagena de Indias, llave del mercado con Sudamérica. En cualquier caso, tras la destrucción de Portobelo, apenas defendida, se suprimieron las flotas a Tierra Firme, mientras que, ante el inte-

(34) AHN, Diversos-Colecciones, leg. 30, n.ºs 6, 8 y 12, normas de Felipe V sobre el corso y las malas presas; AGI, Consulados, leg. 52, ordenanzas de 1778 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la Corona.

(35) AGI, Contratación, leg. 5102, Carta del general López Pintado a Patiño explicando lo sucedido con los oficiales reales y el gobernador de Cartagena; TAPIAS HERRERO, pp. 254-255.

rés de los consulados gaditano y mejicano, todavía salieron seis flotas a Nueva España. Finalizó el siglo con el nuevo marco de la libertad de comercio y el telón de fondo de la independencia norteamericana.

Bibliografía adicional

- ALCEDO Y HERRERA, D.: *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa a la América española desde el siglo XVI al XVIII*. Madrid, 1883.
- BUTEL, Paul: *Les Caraïbes au temps des flibustiers*. Aubier Montaigne, París, 1982.
- GONZÁLEZ DE VEGA, Gerardo: *Mar brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*. Miraguano, Madrid, 2013.
- GOSLINGA, C.: *Los holandeses en el Caribe*. La Habana, 1983.
- MOYA PONS, Frank: *Historia colonial de Santo Domingo*. Universidad Católica Madre y Maestra, Santiago de los Caballeros (República Dominicana), 1974.
- ZAMBRANO PÉREZ, M: «Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe (1550-1650)», *Historia Caribe*, vol. IV, núm. 12. Barranquilla (Colombia), 2007, pp. 23-56.