

CORSARIOS EN LA PRIMERA GUERRA DE COALICION CONTRA FRANCIA (1793-1796)

Juan Antonio GARCIA IGLESIAS
Capitán de la Marina Mercante

Algo de historia, eventos, gajes, anécdotas y otras cosas de aquel oficio.

Los excesos revolucionarios y las luchas por la hegemonía interna que llevaron al patíbulo a Luis XVI, enfrentaron a Francia con las monarquías europeas, que vieron en la revolución un enemigo y en la promesa del Consistorio de ayudar a todos los pueblos que quisieran *librarse de sus tiranos*, una declaración de guerra. Así fue; franceses e ingleses, buscando el modo de hacerse mutuamente el mayor daño posible, intentan dominar las rutas marítimas de abastecimiento, convirtiendo la mar en un hervidero de corsarios que con patente de ley hacían, a su aire, la guerra en solitario.

Un curiosísimo periódico madrileño de la época, el *Correo Mercantil de España y sus Indias*, que se nutrió de todo cuanto de aquella guerra entraba en su redacción, nos ofrece hoy, con la llaneza del relato periodístico y la peculiaridad del lenguaje del XVIII, una versión muy singular de las actividades (casi desconocidas) del corso en aquella guerra. Aunque pueda parecer extraño en un periódico del interior, el carácter económico y comercial de la publicación, que salía dos veces por semana (lunes y jueves) y el hecho de que se adquiriese por suscripción en Málaga, Sevilla, Cádiz, México, Veracruz, La Habana y Lima, explican el interés por estas noticias que permitían a sus lectores enterarse de las alteraciones que sufría el abastecimiento de mercancías por mar; de las convocatorias a subastas de barcos y cargamentos apresados al enemigo; de las pérdidas y naufragios; de las entradas y salidas de naves, sus cargas, procedencias y destinos; de las andanzas de corsarios por lugares concurridos; de las compras, ventas, censos y arrendamientos, precios, fletes y cambios; y de las leyes, órdenes y decretos tanto nacionales como extranjeros respecto a la guerra que afectaba al comercio y al tráfico marítimo. Esto suponía una valiosa ayuda para saber en todo momento a que atenerse en cuanto a proyectos e inversiones.

España, que no podía permanecer neutral, declara la guerra a Francia, por Real Decreto de 23 de marzo de 1793, y firma con Inglaterra una alianza de defensa mutua. Por Real Cédula expedida por el Consejo de Hacienda el 1 de abril de ese mismo año, el Rey Carlos IV prohíbe a sus vasallos el comercio con Francia y sus territorios, el trato y negociación con los franceses y la

entrada en todos sus dominios de bajeles y mercancías del país vecino. Esta prohibición, que según la cédula había de ser *absoluta y real*, incluía también todos los géneros fabricados o criados en España y en potencias amigas, aliadas o neutrales pero *teñidos, blanqueados, aderezados ó beneficiados de otro modo en Francia, que hubiesen parado en sus puertos y contribuido con derechos* (1).

Poco después el Rey decreta la confiscación y posterior subasta pública de todas aquellas naves francesas y sus mercancías que *habiendo entrado en los puertos de España después del día 26 de febrero último, se hallasen por Real Orden detenidas en ellos; y de las que en lo sucesivo entrasen por sí mismas, y se detuviesen en los puertos (...)* (2). Y para que se verificase con la debida prontitud y mejor orden su aplicación, se ordenó *tomar declaración a los capitanes ó patrones y principales individuos de la tripulación acerca de la propiedad y pertenencia de dichas embarcaciones y sus cargas; y añadía la orden resultando por estas declaraciones y papeles de la carga ser de franceses, se mandará llevar á efecto la confiscación declarada por S. M. sin admitir recurso ni declaración que pueda dilatarla* (3).

Para hacer más efectiva la lucha y defensa contra el corsario francés, Carlos IV, por Real Resolución del 6 de junio, y esperando conseguir de los británicos una conducta semejante, determina que *en los puertos de España se dé abrigo á los buques ingleses, así de guerra como mercantes, y que los navíos ingleses procedentes de Gibraltar no hagan en nuestros puertos la quarentena que hoy subsiste, más como traba que como medida sanitaria, para facilitar de este modo la formación de comboyes (sic); y que estos se den por nuestras esquadras y buques de guerra (...) á los bastimentos mercantes españoles e ingleses (...) en el supuesto de que lo mismo se hará en los puertos de Inglaterra, y por las esquadras y naves de guerra inglesas con los buques españoles, así de guerra como mercantes* (4).

Privilegio que se extendió por Real Orden del 20 de noviembre a todos los buques de nacionalidad holandesa.

España e Inglaterra son aliados circunstanciales y, por tanto, de poco fiar. Esta alianza, lejos de mejorar las relaciones entre ambos países, enemigos tradicionales desde los tiempos de la Armada Invencible, vino a consolidar las diferencias que se habían cultivado y ejercido durante más de dos siglos. Ambas potencias se profesan, no siempre con la debida diplomacia y galantería; mutuos recelos en sus relaciones, que se ven frecuentemente perturbadas por acuerdos incumplidos, lo que no es inconveniente para que de vez en cuando realicen operaciones navales conjuntas, como la ocupación del puerto y la ciudad de Tolón, en la que intervinieron junto a la flota británica de Lord Hood 16 navíos españoles al mando del general Lángara.

(1) *Correo Mercantil de España y sus Indias* (C. M.) del 15 de abril de 1793.

(2) C. M. del 9 de mayo de 1793.

(3) C. M. del 9 de mayo de 1793.

(4) C. M. del 15 de julio de 1793.

En Hamburgo se supo, y de allí vino la noticia, que la Convención de París había dictado una ley tocante a sus corsarios y presas, que decía:

Primero: Las embarcaciones de guerra y corsarios franceses podrán arrestar y conducir a los puertos de Francia aquellas naves neutrales que se encuentren cargadas en todo o en parte, ya de comestibles pertenecientes a potencias neutrales y dirigidas a puertos enemigos, ya de géneros pertenecientes a éstos.

Segundo: Los géneros pertenecientes a enemigos son declarados de buena presa, y confiscados a favor de los aprehensores, los comestibles que pertenezcan a los neutrales serán pagados a los mismos como si los vendieran en el lugar a donde estaban destinados.

Tercero: En todos los casos las naves neutrales, se dexaran libres luego que se descarguen, indemnizándolas por el transporte. Esta Ley que se debe aplicar a todas las presas hechas después de la declaración de guerra, cesará de tener efecto, luego que las potencias enemigas hayan declarado libres de todo embargo los comestibles que sean de propiedad neutrales y destinados a los puertos enemigos, o a las mercancías cargadas en naves neutrales pertenecientes al gobierno o súbditos franceses (5).

Era evidente que la escasez de alimentos en Francia se había convertido en un peligroso enemigo de la Revolución; el pueblo, hambriento, se impacientaba y exigía mejoras rápidas y perceptibles, por lo que Francia, para salvar su política en ciernes, tenía que surtir de alguna manera sus exhaustos graneros.

Al retirarse los franceses de esta ciudad y su puerto —decía una crónica fechada en Ostende el 26 de abril de 1793— han hallado los ingleses en él, y apresado nueve bastimentos cargados de grano, harina, aceyte Ec. para la Francia, a más de otras dos naves mercantiles que habían cogido anteriormente los franceses los cuales según apariencias pensaban hacer en este puerto un depósito de las presas que consiguiesen en el canal de la Mancha (6).

El Gobierno de Su Majestad Británica, que había dado por nulos todos los compromisos políticos y comerciales con la Francia revolucionaria declarándole la guerra, cursó instrucciones a los comandantes de sus navíos de guerra y capitanes corsarios permitiéndoles:

Primero: Embargar todas las embarcaciones cargadas en todo o en parte de grano o harina destinadas para los puertos de Francia, o para otro qualquiera ocupado por las tropas de aquella nación. Las embarcaciones embargadas quedarán libres luego que se hubiere vendido por cuenta del gobierno inglés la harina o trigo, y se les pagará el flete que se juzgue conveniente.

Segundo: Detener a qualquiera embarcación, sea la que fuere su carga, que intentare entrar en un puerto bloqueado, exceptuando las naves pertenecientes

(5) C. M. del 11 de julio de 1793.

(6) C. M. del 6 de junio de 1793.



ORDENANZA

PRESCRIBIENDO LAS REGLAS CON QUE SE HA DE
HACER EL CORSO DE PARTICULARES
CONTRA LOS ENEMIGOS
DE LA CORONA.

AÑO



1794.

CARTAGENA.

En la Imprenta Real de Marina de este Departamento.

(Manuscrito 833, Museo Naval, Madrid).

á dinamarqueses y suecos, a los quales por la primera vez les será solamente permitida la entrada; pero si reincidieran serán igualmente detenidas y embargadas.

Tercero: En el caso de que S. M. Británica declarase a un puerto por bloqueado, ordena a los comandantes de sus navíos y a los capitanes de los corsarios que si entrasen embarcaciones destinadas para dicho puerto, ignorando su bloqueo se lo haga saber exhortándolas a dirigirse a otra parte sin molestarlas, excepto si insistiesen en entrar en el puerto bloqueado después de dicho aviso; en cuyo caso quedarán sugetas al embargo, como también todos los navíos mercantes en qualquier parte que se hallaran, luego que se pruebe de que se dirigían a puerto bloqueado (7).

Poco después Suecia prohibía a sus barcos el tráfico con Francia, y España disponía que todas las mercancías y efectos importados de Gran Bretaña llevasen certificado de los Cónsules de Su Majestad Católica en Inglaterra, a fin de probar que dichas mercancías eran producto ó fábrica inglesa, y que de ningún modo procedían de Francia (8).

Francia decreta que todos los géneros fabricados o manufacturados en Inglaterra, Escocia, Irlanda y demás países del dominio británico eran proscritos del suelo y territorio francés (9).

Inglaterra, que buscaba la manera de matar de hambre a la revolución, hizo pública una Real Orden por la que ninguna embarcación podía salir de sus puertos cargada de trigo o harina, sin que antes de ponerse a la carga hubiese declarado, bajo juramento, su dueño, capitán o consignatario el verdadero destino de dicho cargamento (10), y envió instrucciones a los comandantes y capitanes de todos sus buques de guerra y corsarios, por las que les aumentaba sus facultades sobre nuevas presas conforme a las órdenes siguientes:

Primera: Serán arrestadas las naves americanas ó de otras potencias neutrales que llevasen carga de producciones de las islas francesas, destinadas para Europa.

Segunda: También aquellas cuyos cargamentos pertenezcan á súbditos de la Francia.

Tercera: Serán igualmente arrestados qualesquiera buques que quisieran entrar en uno de los puertos de las islas francesas, bloqueados por las armas de S. M. Británica.

Cuarta: Todas las embarcaciones cargadas de municiones navales o de guerra destinadas para las expresadas islas, podrán ser del mismo modo arrestadas (11).

(7) C. M. del 23 de septiembre de 1793.

(8) C. M. del 21 de octubre de 1793.

(9) C. M. del 23 de diciembre de 1793.

(10) C. M. del 6 de enero de 1794.

(11) C. M. del 7 de abril de 1794.

Algunas semanas más tarde la Convención de París decreta que todas las embarcaciones de las ciudades hanseáticas (Lübeck, Bremen y Hamburgo) así como de la ciudad libre de Danzig sean declaradas *por de buena presa*; y un mes después publica un edicto por el que a partir del primer día de enero de 1794 *no podrán entrar en Francia ni en sus colonias y posesiones, géneros extrangeros sino en embarcaciones francesas o pertenecientes a los habitantes del país de donde proceden directamente los géneros* (12). Este acto de navegación, escribía un comentarista en el *Correo Mercantil*, *no obstante sus exageradas ventajas, no dexa de tener diversos inconvenientes de mucha entidad, que les han de ser muy perjudiciales, como efectivamente ocurrió, pues algunos efectos indispensables á su subsistencia y fábricas que les llegaban por vía de Embarcaciones neutrales porque estaban las del País originario en Guerra con aquel Reyno, no podrán verificarse ya (...)* (13).

Se toman precauciones. Navegar en solitario supone un riesgo que no es aconsejable correr y se impone la navegación en conserva por razones de seguridad. Su Majestad Británica prohíbe que las embarcaciones cargadas de grano se hagan a la mar sin convoy. Llega la noticia de la salida del puerto de Liorna de uno compuesto por casi 70 buques ingleses, holandeses, españoles y suecos, *los cuales decía se dirigen a varios puertos de Inglaterra escoltados de un navío de línea, una fragata y un cutter de la misma nación* (14).

Los convoyes provocaban allá donde iban trastornos y situaciones caóticas, como lo fue la llegada a Gibraltar de uno que venía, en última escala de Malta, compuesto por 30 bastimentos, que se sumaron allí a otros 15, donde hicieron provisiones y esperaron la llegada de varios convoyes más, para que todos unidos hiciesen vela para Londres escoltados por cuatro navíos de guerra.

La llegada de todas estas embarcaciones produjo no sólo una concentración de navíos nunca vista en la colonia, sino una grande escasez de víveres, debiendo, a toda prisa, hacer provisión y disponer los géneros necesarios para los comboyes que se esperaban (15).

Pese a tantas precauciones, las noticias de los apresamientos son diarias: burlar a los corsarios no siempre es posible, como tampoco lo es para éstos escapar de las escuadras que vigilan por todas partes incesantemente. Además no puede evitarse que haya barcos que naveguen solos, bien porque su escaso andar los rezaga del resto del convoy, bien porque el mal tiempo los dispersa, quedando abandonados a su suerte.

Pese a todas las apariencias, los corsarios no eran piratas, aunque a veces cometían abusos que degeneraban en actos de piratería. El *Correo Mercantil* contaba la odisea vivida por los tripulantes náufragos de una polacra genovesa, llegados a Lisboa, que *procedentes de la Martinica con carga de azúcar,*

(12) C. M. del 5 de noviembre de 1793.

(13) C. M. del 5 de noviembre de 1793.

(14) C. M. del 26 de septiembre de 1793.

(15) C. M. del 12 de marzo de 1794.

Feb. 95-r

154
142

Gen. de Breca.

R. Generalidad.
Bandera para las embarcaciones mer-
cantes, armadas en corso y eltercancia.

Que usen de la marchante de cinco listas con el escudo
R.^l en la del medio: anotandose al art. 4.º trat. 4.º
tit.º 1.º de las nuevas Ordenanzas.

N.º de Adiciones.

(Manuscrito 1.334, Museo Naval, Madrid).

café, algodón y otros géneros (...) encontraron a 40 leguas del cabo de San Vicente un javeque argelino de 46 cañones, con bandera española: con esta ficción —decía el periódico— se acercó a la polacra y viéndola genovesa, tremoló bandera argelina, y la apresó. El equipage, que se componía de 20 personas, apenas tuvo tiempo de escaparse en la lancha; y estaba tan cerca al argelino, que hirió á escopetazos á dos personas, y mató a otra. Después de quatro días de una navegación peligrosa, continuaba, llegaron aquí (a Lisboa) aquellos

infelices, y cuentan, que los tres primeros días los pasaron sin tener nada con que alimentarse, y no podían resistir ya la necesidad, quando habiendo encontrado a un buque danés, y sabido éste su desgracia les dió un saco de bizcochos y un barril de agua, que les vigorizó para continuar su viaje (16). No fue ésta conducta frecuente entre corsarios que tenían su propio código y la obligación de cumplirlo.

El corso fue un eficaz y muy económico modo de guerrear aceptado por todas las potencias marítimas, algunas de ellas con Armadas insuficientes para emprender con garantía o esperanza de éxito una guerra. Les permitía disponer de una poderosa flota con sólo armar buques mercantes siempre que sus propietarios, que también buscaban conseguir algunos beneficios con esta práctica, lo solicitasen; esta actividad tuvo una incidencia enorme durante los siglos XVII y XVIII y sirvió como fuerza de complemento, empleada, sobre todo, para hostigar el tráfico comercial del enemigo e impedir, no hundiendo los barcos sino apresándolos, su aprovisionamiento por mar, mientras permitía a los navíos de guerra dedicarse a operaciones bélicas de mayor envergadura.

En cuanto a las represas, es decir, las embarcaciones y cargamentos propiedad de españoles, apresados por corsarios franceses y recuperados por ingleses y viceversa: propiedad de ingleses, apresados por franceses y recuperados por españoles por la Real Orden de Carlos IV, y en reciprocidad acordada a otra idéntica del rey Jorge III de Inglaterra *serían restituidas á sus dueños, dando respectivamente a los apresadores por razón del salvamento, la octava parte de lo que quedase líquido del total á que ascendiese el Buque y su carga, después de deducido gastos* (17).

La patente de corso expedida por el gobierno del Estado cuyo pabellón estaba obligado a enarbolar el buque corsario, le concedía a éste la posibilidad de ejercer el derecho de captura sobre barcos enemigos de acuerdo a las leyes, usos y costumbres de la guerra marítima, capturas que no eran definitivas hasta que los tripulantes de presas no las declarasen válidas. Valga como ejemplo de ello una curiosa noticia, llegada de Lisboa, sobre la entrada en su puerto de una fragata de guerra procedente de Madeira conduciendo la presa de una nave francesa que procedía de Pondichéry, cargada de pimienta, café, té, canela, azúcar, añil, muselina, lienzos y otros géneros. *Todos estos efectos—decía la noticia— fueron descargados y puestos en depósitos esperando a ver cómo los franceses opinaban acerca de nuestras naves, y habiéndose recibido después las noticias sobre este punto, se mandó que fuese tenida por de buena presa* (18). Es posible que influyese en tal decisión una carta llegada a Lisboa por aquellas fechas, en la que decía que una fragata inglesa había capturado a dos corsarios franceses con patente para apresar buques de bandera portuguesa.

(16) C. M. del 3 de febrero de 1794.

(17) C. M. del 21 de abril de 1794.

(18) C. M. del 24 de mayo de 1794.

En Inglaterra se hizo costumbre muy bien acogida, dado el interés que este pueblo siempre mostró por las cosas de la mar, con la que se sentía por naturaleza inevitablemente vinculado, publicar listas de aquellos apresamientos de los que se tenía noticia más reciente. Un ejemplo es esta que circulaba por Londres a finales de abril de 1793, que recoge los apresamientos hechos por los ingleses entre el 20 de marzo y el 4 de abril, y que comenzaba así: *El navío los Tres Hermanos, que venía de Puerto Príncipe para Marsella, con 140 toneladas de café y otra embarcación francesa de abultado porte, que iba de Marsella para la Martinica fueron apresados y conducidos a Gibraltar por el Cuter Mutine. El activo capitán Wats que iba de Barcelona a Ostende con aguardiente y vino fué apresado y conducido á Yarmouth por el Cuter Hunter: tres navíos franceses que venían de la Martinica a Marsella cargados de café y otros géneros, fueron tomados y conducidos a Málaga: la chalupa inglesa Terret, capitán Howell, cogió al navío Hércules, que venía de Hamburgo a el Havre cargada de grano: la fragata Boston apresó y condujo á Donvre al corsario Hirondelle, de Dunquerque, con 16 piezas de artillería y 85 hombres, por el qual había sido apresado y enviado a uno de los puertos de Francia el paquebote de Hamburgo, llamado el Puerto, que iba de San Miguel a Petersburgo. Otro corsario francés de 4 piezas de artillería, 6 pedreros, y 40 hombres fué apresado y conducido a Dormouth por la embarcación nombrada Alarm: la chalupa de guerra Falcón, capitán Bisset, tomó y condujo á Plymouth en 22 de marzo al corsario francés Juan Barque de 12 cañones (...)* (19).

Esta lista, aunque incompleta, es un documento que da testimonio del intenso tráfico, del volumen comercial y de la enorme variedad de mercancías que se movían, y da así mismo idea de la intensa actividad de los corsarios que parecía no conceder tiempo al sosiego, y que protagonizaron casos increíbles y realmente pintorescos, como el que contaba el *Correo Mercantil* de una embarcación portuguesa que venía de Brasil, *la qual a cierta altura fué apresada por un corsario francés, que la dejó luego, mediante un contrato bien particular concluido entre las dos partes, cuyas condiciones fueron, que si en aquel punto de separación había declarado la Francia la guerra a Portugal, sería obligado al portugués a pagar al corsario el valor del buque y de la carga, valuado todo en 80.000 pesos fuertes; pero que en caso contrario, el corsario se obligaba a enviar por su cuenta al piloto y tres marineros que (como garantía) recibió en rehenes (...)* (20). Esta forma de negociar tan poco ortodoxa en un corsario no correspondía en absoluto a las normas en uso de la guerra en la mar.

La coalición angloespañola, que nunca se destacó como modelo de lealtad a los deberes pactados, que sólo se mantenía por intereses muy poderosos, se debilitaba con rapidez.

Las circunstancias habían cambiado mucho para España. Tropas republicanas francesas que habían penetrado en territorio español, ocupaban Bilbao

(19) C. M. del 30 de mayo de 1793.

(20) C. M. del 4 de noviembre de 1793.

y Vitoria, obligando a España a firmar con Francia la Paz de Basilea el 22 de julio de 1795, por la que se recuperaban los territorios conquistados a cambio de concesiones territoriales en América y algunos privilegios comerciales. La coalición, que había perdido totalmente su elemento aglutinante, vio su fin con el Tratado de San Ildefonso, firmado el 18 de agosto de 1796 y en el que se acordaba a perpetuidad una alianza ofensiva y defensiva entre S. M. Católica, el rey de España, y la República Francesa.

Este tratado vino a completarse poco después con un Real Decreto, firmado en San Lorenzo el 5 de octubre, que declaraba la guerra a Inglaterra y revelaba las enormes diferencias que dominaban las relaciones y hacían imposible una coalición sincera y duradera entre españoles e ingleses.

Carlos IV justificó la alianza con Francia en la insolente conducta mantenida por Inglaterra hacia sus escuadras, posesiones y territorios; en la apropiación indebida del cargamento de la represa del navío *El Santiago*, que debía haber restituido según lo convenido; en las frecuentes y fingidas arribadas de buques ingleses a las costas del Perú y Chile para hacer contrabando y reconocer aquellos terrenos con la idea (al menos así lo creía S. M.) de ocuparlos; en los repetidos insultos a la bandera; en las piraterías y vejaciones con que los corsarios corsos (de Córcega) y anglo-corsos, protegidos por el gobierno inglés de la isla, destruían el comercio español en el Mediterráneo, incluso dentro de las ensenadas de la costa de Cataluña; en las detenciones de buques españoles cargados de propiedades españolas, conducidos a puertos de Inglaterra bajo los más frívolos pretextos; en el embargo del valioso cargamento de la fragata española *La Minerva*, ejecutado con ultraje del pabellón español y, finalmente, en las repetidas e intolerables violaciones del territorio español en las costas de Alicante y Galicia por los bergantines de la Marina Real inglesa *Camaleón* y *Kingeroo*.

Con tan reiterados é inauditos insultos —terminaba el decreto— ha repetido al mundo aquella nación ambiciosa los ejemplos de que no reconoce más ley que el engrandecimiento de su comercio por medio de un despotismo universal en el mar, ha apurado los límites de mi moderación y sufriendo, y me obliga á sostener el decoro de mi corona, y atender á la protección que debo á mis vasallos, á declarar la guerra al rey de Inglaterra, á sus reinos y súbditos (...).

Como consecuencia de ella, el 16 de febrero del año siguiente, la escuadra inglesa, mandada por el almirante Jervis, y la española, mandada por el general Córdova, se batían frente al cabo de San Vicente con derrota de la española.

El corso quedó abolido tras la Declaración de París del 16 de abril de 1856, a la que España se adhirió bastantes años después por Real Decreto del 20 de enero de 1908.