

## LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS

### El desarrollo de la guerra

La llamada «guerra de la Oreja de Jenkins» o «del Asiento» (1739-1748) tuvo su origen en el enfrentamiento de dos conceptos económicos distintos: el monopolio comercial que pretendía conservar España en sus colonias americanas (aunque estuviese resquebrajado por el asiento de negros y el navío de permiso concedidos en Utrecht<sup>7</sup>) y la libertad comercial que deseaban los ingleses. Las visitas de los guardacostas españoles (muchos armados por particulares<sup>8</sup>, por lo que podrían ser considerados corsarios) y las confiscaciones de las autoridades hispanas no podían menos que molestar a los ingleses. También existían tensiones en la delimitación de las fronteras entre Georgia y la Florida.

Un episodio secundario, la pérdida en 1731 de la oreja del capitán Robert Jenkins, fue el pobre pretexto en que el partido belicista del duque de Newcastle se apoyó para demostrar la justicia moral de su causa. Pero Jenkins era un vulgar contrabandista que, según la tradición inglesa, había sido herido durante la visita de un guardacostas de La Habana mandado por el capitán Juan de León Fandino<sup>9</sup>, así que el grupo favorable a la guerra defendía un libre comercio (inglés, claro está) que rompía los tratados previos con España. El primer ministro británico, Horacio Walpole, deseaba evitar la guerra y logró un acuerdo, la Convención del Pardo (14 de enero de 1739), por el que el Gobierno español se comprometía a pagar 95.000 libras por los daños causados a los mercantes ingleses. Lo que parecía una solución a la crisis fue el principio del último sendero hacia la guerra. La convención fue aprobada en el Parlamento londinense por una escasa mayoría y con grandes protestas.

---

<sup>7</sup>Por este tratado de 1713 la Compañía del Mar del Sur británica obtuvo el derecho a enviar anualmente un buque con 500 toneladas de mercancías a la América española (navío de permiso), así como la concesión de introducir 4.800 esclavos durante 30 años en las colonias hispanas (asiento de negros).

<sup>8</sup>Sobre este tema, véase STAPPELLS JOHNSON, Victoria: *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779. Un estudio socio-económico*. Lleida/Lérida, Universidad, 1992, pp. 5-10.

<sup>9</sup>Según M. L. Carr LAUGHTON, colaborador de la historia de *The Royal Navy*, dirigida por Wm. Laird CLOWES, tomo III, el capitán Fandino y su guardacostas de La Habana fueron capturados por el buque de guerra *Rose* en el canal de Bahama en junio de 1742, después de un desesperado combate de dos horas a tiro de pistola. Como otros muchos historiadores ingleses, Laughton considera el incidente de la oreja un mito y recuerda que Jenkins, al igual que otros patrones mercantes que declararon ante la Cámara de los Comunes en 1738, «no prestaron juramento» (citado por FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. 6, Madrid, 1901 (facsimil, 1973), p. 240).

**Evolución de la Marina británica durante la Guerra de la Oreja de Jenkins  
(1739-1748)**

Clase	Cañones	1739	1742	1744	1748
1ª	100	7	7	6	6
2ª	90	13	13	13	11
3ª	80	16	16	17	11
	70 y 64	24	25	26	37
4ª	60 y 58	30	30	31	36
	50	34	34	35	39
Línea		124 (54,4%)	125 (46,%)	128 (42,3%)	138 (41,3%)
5ª	44 y 40	22	24	30	45
6ª	24 y 20	28	33	40	51
	10	1	1	1	1
5ª y 6ª clase		51 (22,3%)	58 (21,4%)	71 (23,5%)	98 (29,3%)
Sloops		15 (6,5%)	19 (7,0%)	33 (10,9%)	35 (10,4%)
Bombardas		3	14	13	10
Brulotes		3	11	3	3
Transportes de pertrechos		1	3	4	2
Barco hospital		-	3	3	5
Paquebote y pingue		-	2	-	-
Yates		11	11	11	11
Alijadores y transportes		13	15	17	22
Máquinaria flotante		7	10	19	15
Embarcaciones menores		53 (23,2%)	88 (32,4%)	103 (34,1%)	98 (29,3%)
5ª y 6ª clases y sloops		66 (28,8%)	77 (28,4%)	104 (34,4%)	133 (39,7%)
<b>TOTAL</b>		<b>228</b>	<b>271</b>	<b>302</b>	<b>334</b>

Fuente: ARCHIBALD, E.H.H.: *The Fighting Ship of the Royal Navy, 897-1984*. Nueva York, Military Press, 1987, pp. 348-50 (apéndices).

Felipe V, ofendido por la reticencia inglesa, exigió el previo pago de las 68.000 libras que le debía la Compañía del Asiento de Negros antes de cumplir su parte del Tratado del Pardo. Iniciada la espiral bélica, Gran Bretaña reclamó la abolición del derecho de visita y envió la escuadra del almirante Haddock a la base de Gibraltar a modo de presión. El embajador inglés en Madrid, Keene, encontró destruida su larga labor en pro de la paz cuando se le avisó que Felipe V no sólo rechazaba hacer concesión alguna, sino que se pensaba abolir el asiento y que se había ordenado incautar los barcos británicos que se hallaban en los puertos españoles.

El partido belicista en Londres forzó a Walpole a declarar la guerra a España el 23 de octubre de 1739<sup>10</sup> y un mes más tarde el almirante Vernon saqueaba Portobelo (22 de noviembre). El planteamiento inglés era estratégico: aprovechando la evidente superioridad de la Royal Navy sobre la Armada española, le bastaba mantener algunas escuadras en Europa para la contención de los escasos navíos de línea españoles (y para vigilar a los franceses, ya que Luis XV podía declarar la guerra por sorpresa), en tanto que con algunas expediciones se intentaba ocupar puntos importantes de las posesiones españolas en América. La idea era popular entre los británicos: en 1741 un corsario vizcaíno encontró en una presa una carta que recogía «una visión o revelación de un hereje [...] dirigida al rey británico». La misiva hablaba de la aparición de un ángel o espíritu que había anunciado que el rey Jorge II conquistaría el nuevo continente porque sus armas «serán invencibles» y que sería llamado «Emperador de América»; también profetizaba que su cuarto nieto conquistaría toda Europa y el hijo de éste todo el Mundo. Entonces el pueblo judío volvería a sus tierras y se convertiría al cristianismo y «el verdadero evangelio cristiano [sería predicado] en todas las naciones». Jorge II sería castigado si no enviaba sus armas invencibles a la conquista de América, pues «Dios le quitará sus favores y a toda la nación británica»<sup>11</sup>.

Con o sin ayuda divina la conquista de la América española no sería tan fácil. El comodoro Brown fracasó ante las costas cubanas en varios intentos de desembarco en el primer año de guerra y el mismo Vernon fue rechazado, a pesar de sus muy superiores fuerzas y tras un largo asedio, en Cartagena de Indias por Sebastián de Eslava, virrey de Nueva Granada, y por el marino Blas de Lezo (1741). El viaje del comodoro George Anson alrededor del Mundo (1740-1744) ciertamente asustó a todos los territorios de la costa del Pacífico con la toma de varios barcos y el saqueo del puerto de Paíta, para después pasar a Extremo Oriente donde capturó el galeón de Manila o de Acapulco *Nuestra Señora de Covadonga*, rica presa con un millón y medio de

---

<sup>10</sup>Sin embargo, las «represalias generales contra los navíos, géneros y vasallos del rey de España» y la concesión de «cartas de marcas o represalias» a los *privateers* había sido concedida el día 10 de julio de 1739 (día 21 en el calendario gregoriano) por el rey Jorge II de Gran Bretaña. Véase el texto de la proclama en AGS, SM, leg. 525, s.f.

Por su parte, el gobierno español tardó en proclamar el estado de guerra. El 26 de noviembre se dio el decreto para la declaración de guerra y ésta se hizo efectiva el día 2 de diciembre (AGS, SM, leg. 525, s.f.).

<sup>11</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 28-mayo-1741. La carta fue descubierta por un oficial de aduanas en una lancha en que el capitán corsario pretendía desembarcar algunos géneros y remitida a Madrid por el corregidor Manuel de Navarrete en 15-febrero-1742.

pesos, además del valor de otros efectos. Pero no hay que olvidar que Anson había perdido su escuadra a excepción del buque insignia y que, en la práctica, no había debilitado al Imperio español. Estratégicamente fue un logro más aparente que real, por mucho que fuese una gran hazaña.

En las operaciones menores en aguas cubanas se destacó Luis de Velasco, el futuro defensor del castillo del Morro en el sitio de La Habana (1762). En 1742, al mando de una fragata, logró apoderarse por abordaje de otra fragata inglesa de fuerza superior y, después, del bergantín que la acompañaba. Ya en 1746 volvió a repetir la hazaña, tomando con su guardacostas una nueva fragata británica. En 1748 aparece al mando de un jabeque de la Compañía de Cuba.

En Europa la guerra de la Oreja se entremezcló con la guerra de Sucesión de Austria y España encontró aliados en Francia y en Prusia, y más tarde en Nápoles, donde reinaba Carlos de Borbón, el futuro Carlos III español. Los enemigos eran el Reino Unido, el Imperio austríaco, el reino de Cerdeña y la república de los Países Bajos. En realidad, fue una guerra paralela en la que los potenciales aliados de uno y otro bando luchaban por separado y en la que eran neutrales en algunos conflictos particulares. Así, España recibía un apoyo directo de Francia fuese por mar o en las campañas de Italia, al tiempo que tomaba una postura de neutralidad en el conflicto entre el reino galo y Holanda<sup>12</sup>.

A pesar de los intentos de su reconstrucción durante el reinado de Felipe V, el número de unidades de la Armada era escasamente suficiente en el mejor de los casos<sup>13</sup>. Según Rodríguez Villa<sup>14</sup>, en 1737 la Armada española constaba de 29 navíos de línea, 11 fragatas (si bien muy bien armadas, pues superaban los 50 cañones), 4 galeones (de ellos, dos para los azogues) y 14 embarcaciones menores (bombardas, paquebotes, etc.), con una cifra final de 58 unidades de todo tipo. Habría que añadir los guardacostas hispanoamerica-

---

<sup>12</sup>En fecha tan tardía como la de 20 de abril de 1748, se dio en Madrid una orden circular advirtiendo que se admitiesen en los puertos españoles las presas que, recíprocamente, se hiciesen a franceses y holandeses (AGS, SM, leg. 537, s.f.). Por estas mismas fechas se dejó en libertad a un mercante de los Países Bajos que había sido apresado dentro de la bahía de Alicante, fondeado bajo el tiro de cañón de la Torre de la Punta de Levante por el corsario francés *Vainquer* (AGS, SM, leg. 537, s.f., 28-abril-1748).

<sup>13</sup>Gonzalo Anes nos recuerda que gracias a la gran actividad de Patiño la Marina española estaba fortalecida al máximo de las posibilidades del país y con los recursos materiales necesarios, por lo que salió airosa de la pugna con la Royal Navy y demostró que ésta no era tan temible (*El Antiguo Régimen. Los Borbones*. Madrid, Alianza / Historia de España Alfaguara VI, 1976 (2ª de.), p. 355).

<sup>14</sup>RODRÍGUEZ VILLA, Antonio: *Patiño y Campillo*. Madrid, 1882 (citado por FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, t. 6, pp. 224-225).

nos que perseguían el contrabando británico (aunque muchos eran armamentos de particulares). En 1746, en medio de la guerra y al iniciarse el reinado de Fernando VI, España tenía 37 bajeles, de los que sólo 32 podían formar en línea de batalla e incluso siete de estos últimos con cierta dificultad por tener solamente 50 cañones (siendo las fragatas de la relación anterior). Casi todos los buques importantes estaban en Europa, quedando para salvaguardar el Imperio americano nueve en La Habana y otro en el Mar del Sur<sup>15</sup>. Otros autores, como Antonio de Bethencourt, sitúan las unidades de la Armada española en 59 buques de línea en 1737 y en 57 en 1740<sup>16</sup>, pero es dudoso que todos pudiesen formar en línea de batalla.

Frente a estas cifras los ingleses tenían, en 1739, 124 navíos de línea de más de 50 cañones y, al final de la guerra, 138. Si lo reducimos a los navíos de 60 cañones o más, los números son de 90 en 1739 y 99 en 1748<sup>17</sup>. La proporción era casi de tres a uno en contra de España y, aunque en 1744 la entrada de Francia en la guerra en alianza con España equilibró la balanza, los ingleses siguieron gozando de cierta ventaja. Era evidente, incluso para los más optimistas, que los británicos podían conseguir con facilidad una superioridad numérica local y que, aunque los españoles lograsen alguna victoria naval, ésta nunca sería decisiva.

En lo referente a las acciones navales en mares europeos, el navío español *Princesa* fue capturado el 19 de abril de 1740 tras luchar con gran bravura durante todo el día contra tres navíos ingleses de superior potencia. El capitán español, D. Agustín de Aguirre, fue honrado en Londres por su valentía en la batalla.

---

<sup>15</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, t. 6, p. 382. Estos 36 navíos, construidos entre 1726 y 1740, montarían 2.324 cañones, lo que significó el resurgir de las fábricas de artillería, como las de Liérganes y La Cavada (ANES, Gonzalo: *op. cit.*, p.358). Sobre este punto pueden verse también los artículos de José Alcalá-Zamora recopilados en su libro *Altos hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Madrid, Real Academia de la Historia, 1999, en donde se nos recuerda que en el siglo XVIII estas reales fábricas entregaron veinte mil piezas de artillería y millones de proyectiles («De la importancia que tuvieron las antiguas y desaparecidas fábricas de Liérganes y La Cavada», p. 14).

<sup>16</sup> BETHENCOURT MASSIEU, Antonio: «La Guerra de la Oreja. El Corso Marítimo», en PALACIO ATARD, Vicente (coord.): *España y el Mar en el Siglo de Carlos III* Madrid, 1989, pp. 343-344.

<sup>17</sup> ARCHIBALD, E. H. H.: *The Fighting Ship of the Royal Navy, A.D. 897-1984*, Nueva York (2ª ed.), 1987, pp. 348-50.

Los ingleses se mostraron muy interesados en el sistema de construcción del *Princesa*, navío con menos cañones y mucho más robusto que los suyos. Es posible que tras su estudio adaptasen a las nuevas construcciones algunas de sus características. Pero no debe olvidarse que en Gran Bretaña los bosques eran cada vez más escasos, por lo que preferían navíos más ligeros que los franceses y españoles<sup>18</sup> y que, por otra parte, también mostraron interés en el nuevo navío de 74 cañones capturado a los franceses en 1747.

Mucho más importante fue la victoria defensiva que la escuadra hispana mandada por don Juan José Navarro obtuvo frente a una escuadra inglesa mucho más poderosa en el combate de cabo Sicié o de Tolón (22 de febrero de 1744)<sup>19</sup>. La escuadra de Francia, unida a la nuestra por el Segundo Pacto de Familia<sup>20</sup>, tuvo una actitud ambigua: el retraso en acudir en ayuda de los navíos españoles fue tal que los marinos hispanos se negaron en el futuro en combatir al lado de los galos, pero por otra parte obstaculizó los ataques del almirante Mathews al aparecer como una constante amenaza. A Navarro se le honró con el título de marqués de la Victoria, que a muchos pareció excesivo como nos dice Fernández Duro. En todo caso, gracias a esta acción el ejército francoespañol en Italia tuvo, por un tiempo, la ventaja del aprovisionamiento por mar y obtuvo varias victorias, llegando a ocupar Milán (1745).

\* \* \*

Durante estos años se dio la fase más brillante del curso marítimo español en esta guerra, tema que estudiaremos con más detalle en capítulos posteriores. Las pérdidas en el comercio inglés fueron lo suficientemente importantes como para obligar a formar convoyes y aumentar el número de unidades de la Royal Navy para proteger las rutas cercanas a las islas británicas. Los efectos de la reacción británica se reflejarían en el aumento de capturas hechas por los ingleses en el año 1741. Muchos corsistas españoles perderían entonces su libertad, pero sus ataques a los mercantes enemigos siguieron estando coronados por el éxito.

---

<sup>18</sup>ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de: «La influencia de Duhamel du Monceau en la arquitectura naval del siglo XVIII», en *Revista de Historia Naval*, n.º 78 (2002), pág. 18.

<sup>19</sup>En la acción los ingleses tenían 32 navíos con un total de 2.280 cañones y 16.000 tripulantes frente a una escuadra hispanofrancesa de 28 navíos, con 1.806 cañones y 19.000 tripulantes. De éstos, los barcos españoles eran 12, con 812 piezas de artillería en total.

<sup>20</sup>El Segundo Pacto Familia (firmado en Fontainebleau el 28 de octubre de 1743) favorecía sobre todo a España que recibía ayuda militar por tierra y mar del país vecino. A lo largo, la colaboración gala no fue tan decisiva como se esperaba, tanto en el norte de Italia como en el mar.

Dejando aparte un fracasado intento de atraer a corsarios extranjeros al servicio de España (entorpecido por las susceptibilidades de las potencias neutrales), se dieron numerosos armamentos corsarios en Guipúzcoa, Vizcaya, Galicia, el estrecho de Gibraltar y la isla de Santo Domingo, por citar sólo las zonas donde fueron más abundantes.

No quiere esto decir que los corsarios ingleses —a los que citaremos también como *privateers*— no existiesen. Por el contrario, sabemos que fueron numerosos pues a lo largo de la guerra se armaron, cuando menos, 377 embarcaciones<sup>21</sup>. Fueron importantes en la costa portuguesa, persiguiendo a los mercantes españoles y a los corsistas gallegos<sup>22</sup>, cuyas embarcaciones eran mucho más débiles en artillería. Hubo armamentos en la base de Gibraltar y en la isla de Menorca, por entonces posesión inglesa, y en las posesiones británicas del continente americano. En algunas zonas se llegó a una especie de *pacto de no agresión* (en Mallorca y Canarias), en el que se mezclaban la necesidad de seguir aprovisionando a estas islas poco defendidas y algunos intereses poco patrióticos, pero muy prácticos, de mantener un comercio que interesaba a los isleños.

Sin ser estrictamente aliados de los anglosajones, los corsarios berberiscos siguieron recorriendo las costas levantinas y andaluzas, a veces «finjiéndose catalanes y con bandera española al palo mayor»<sup>23</sup>. La guerra *continua* entre el Islam y la católica España proseguía y los británicos se encontraron con un apoyo que entorpecía y distraía a los hispanos al obligarlos a la defensa de sus costas.

\* \* \*

A mediados de la década de los cuarenta la situación política era contradictoria: en algunos países se tendía a la paz (Prusia, Austria y Gran Bretaña dieron por terminadas sus diferencias en 1745), en tanto que la lucha se recrudecía en otros frentes. Los franceses, mandados por el mariscal Saxe,

---

<sup>21</sup> STARKEY, J. David: «A Restless Spirit: British Privateering Enterprise, 1739-1815», en VV. AA.: *Pirates and Privateers*. University of Exeter, 1997, pp. 134. De estas embarcaciones 160 actuaron en el Canal de la Mancha y el resto en otras zonas marítimas.

<sup>22</sup>En alguna ocasión el cazador se convertía en presa. En junio de 1744 tres corsarios gallegos persiguieron a otro inglés hasta la costa portuguesa. Sin respetar la neutralidad lusa, los españoles intentaron tomar el barco británico, pero sus tripulantes lo incendiaron antes que entregarlo. Iba armado con 2 cañones y 10 pedreros y tripulado por 50 hombres (AGS, SM, leg. 535, s.f., 17-junio-1744, informe del intendente Freyre).

<sup>23</sup>AGS, SM, leg. 529, s.f., 4-marzo-1741, informe del intendente Alejo Gutiérrez de Rubalcava desde Cartagena.

obtuvieron una importante victoria frente a los ingleses en Fontenoy (1745). En 1746 los ejércitos austrosardos recuperaron el norte de Italia con espectaculares victorias y los españoles empezaron a desconfiar de la efectividad de su alianza con Francia. Newcastle, entonces el *premier* británico, creyó que el nuevo rey de España, Fernando VI (1746-1762), se plegaría a sus exigencias, pero las conversaciones terminaron en nada.

Al mismo tiempo se estaba dando un cambio estratégico en la actuación de la Royal Navy. Abandonó sus empresas contra el Imperio español en América, que, tras Portobelo, fueron poco efectivas, y se centró más en la lucha en Europa. La necesidad de evitar un ataque directo de la escuadra francesa a través del Canal, la lucha en la misma Gran Bretaña contra los clanes escoceses levantados a favor de los Estuardo (derrotados al fin en la batalla de Culloden, 1746) y la necesidad de defender su comercio del ataque de los corsarios franceses y españoles colaborarían en el cambio de las decisiones militares. La actividad francesa en el mar fue importante, a pesar de la reticencia hispana a colaborar. Sus *corsaires* se mostraron ahora más activos que los españoles y tomaron 950 presas en el mar Caribe, según se dice. Para proteger su comercio con las Antillas y el Canadá, los galos organizaron un sistema de convoyes. Sin embargo, la Royal Navy estaba al acecho en la zona marítima gallega (paso casi forzoso para estas expediciones). El 4 de mayo de 1747 la escuadra del almirante Anson atacó un convoy defendido por el almirante La Jouquière cerca del cabo Ortegal y sólo la reacción del francés salvó a la mayor parte de los mercantes que iban al Canadá. El 25 de octubre del mismo año otro convoy que venía de las Antillas se encontró, cerca del cabo Finistère, con la escuadra del almirante Hawke. La división francesa del almirante de l'Etenduère, compuesta por 8 navíos, fue destrozada, pero su larga defensa permitió que los barcos de comercio se salvaran. En esta batalla los ingleses capturaron uno de los navíos franceses del nuevo modelo de 74 cañones. El sistema de convoyes se mostraba demasiado oneroso en pérdidas de buques de escolta si el enemigo tenía la superioridad naval y fue abandonado en los últimos meses de la guerra<sup>24</sup>.

Hacia 1747 la situación volvió a cambiar a favor de España y Francia: sus armas recuperaron terreno en el norte de Italia y los galos, por separado, obtuvieron ventajas en su guerra con Holanda. En la lejana India Dupleix había tomado Madrás a finales del año anterior. Con una posición más venta-

---

<sup>24</sup>BROSSARD, Maurice de: *Historia Marítima del Mundo*. Barcelona, Ediciones Amaika, 1976, tomo 2, pp. 112-113.



josa las conversaciones de paz se iniciaron en Aquisgrán y al año siguiente se firmó la paz, aunque con cierta reticencia hispana.

En el mar España tuvo unos últimos encuentros con Gran Bretaña. El navío *Glorioso*, de 70 cañones, llevó a cabo una heroica singladura viniendo de América. Bajo el mando de don Pedro Mesía de la Cerda, a la altura de las islas Terceras se enfrentó con otro navío más poderoso y una fragata, logrando rechazarlos con daños por ambas partes (25 de julio de 1747). Llegando a Galicia luchó (14 de agosto) con un nuevo navío inglés y dos fragatas a los que también rechazó, otra vez con pérdidas por ambas partes, antes de entrar en el puertecito de Corcubión (allí desembarcó la parte principal de su carga, en la que se incluían cuatro millones de pesos en plata amonedada). Arregladas parcialmente las averías, Mesía intentó ir al Ferrol y, al no lograrlo por vientos contrarios, decidió navegar hasta Cádiz. En el cabo de San Vicente se encontró con la escuadra del almirante Byng. Allí el *Glorioso* sostuvo su última batalla, en la que logró hundir al *Yarmouth* por explosión de la santabárbara o polvorín, antes de rendirse, ya medio hundido y sin municiones, cuando amanecía el 19 de octubre.

En octubre de 1748 la escuadra del almirante Knowles venció a la de D. Andrés Reggio cerca de La Habana. Durante la lucha los británicos apresaron el navío *Conquistador*, que había perdido sus mandos al principio de la batalla. Al final, con los barcos muy maltratados Reggio tuvo que dejar el campo al enemigo. Tras su retirada los españoles quemaron su buque insignia, el navío *África*, de 70 cañones, para evitar que cayese en manos inglesas. Una batalla inútil, pues a los pocos días llegó el aviso de la suspensión de armas firmada en Aquisgrán el 20 de abril.

En lo referente al corsarismo hispano la segunda parte de la guerra se inició con una crisis en 1744. Tras ella el corso guipuzcoano perdió la importancia que había tenido en los inicios de la contienda y el bilbaíno disminuyó su presión sobre las rutas marítimas cercanas a Gran Bretaña. Influyeron en ello el aumento de unidades ligeras de la Armada inglesa y la entrada de Francia en la guerra. Los corsarios galos, especialmente los de Bayona, significaban una dura competencia –sobre todo en la atracción de marineros– para los corsistas vascos. En Galicia, el estrecho de Gibraltar, Santo Domingo, Cuba y otros puntos se mantuvo un corso bastante activo hasta la firma de la paz.

Tras unos acuerdos previos (como el reconocimiento de los ducados de Parma, Plasencia y Guastala como dominios del infante don Felipe, el antes almirante general de España), la Corte de Madrid y el Gobierno de Londres llegaron a un convenio particular en octubre de 1750 por el que se indemniza-

ba a la Compañía Inglesa del Sur con 100.000 libras por la suspensión del asiento de negros<sup>25</sup>, así como por la derogación del navío de permiso. Los súbditos ingleses pagarían los mismos derechos que los españoles en los puertos americanos y Gran Bretaña volvía a la situación de nación más favorecida de los tratados anteriores. No se trató del derecho de visita, ni de los posibles «excesos» de los guardacostas españoles que habían dado el motivo para la guerra, la cacareada pérdida de la oreja del señor Jenkins. Era un asunto olvidado, aunque posiblemente contribuyó a ello el que España no fuese tan rigurosa en la ejecución de su derecho como en otros tiempos.

\* \* \*

El inglés E. H. H. Archibald<sup>26</sup> nos da las siguientes pérdidas para ambos bandos en la guerra de la Oreja de Jenkins: los británicos habrían perdido por apresamiento tres navíos de más de 50 cañones (aunque dos fueron retomados posteriormente), otro fue destruido durante las operaciones y diez lo fueron por naufragio; uno más se incendió accidentalmente; serían 15 navíos, ó 13 si descontamos los represados. A los franceses (que entraron en guerra en 1744) se les tomaron 17 navíos y perdieron otros tres por incendios accidentales; suman 20. En cuanto a los españoles, según el autor, se les apresaron 16 navíos (no cita represados), otros 7 fueron destruidos durante las operaciones y tres más se perdieron por hundimiento; 26 navíos en total. Según Bethencourt las pérdidas serían mayores, pues la Armada española descendió de 57 navíos de línea en 1740 a 23 en 1748, por lo que las pérdidas fueron de un 58 por 100<sup>27</sup>.

Sin embargo, si seguimos a Cesáreo Fernández Duro en su minuciosa relación de las acciones de nuestra Armada en esta contienda, las pérdidas españolas parecen mucho menores: los navíos *Princesa* y *Glorioso* fueron apresados en 1740 y 1747 respectivamente. En el sitio de Cartagena de Indias (1741) los ingleses apresaron el navío *Galicia*; el *San Felipe* y el *África* ardiéron (más por accidente que por intención) y el *Conquistador* y el *Dragón* fueron hundidos. Cuando D. José Pizarro persiguió al comodoro Anson, también en 1741, el *Guipúzcoa* y la *Hermiona* se perdieron por las tormentas del cabo de Hornos. En la batalla del cabo de Sicié, 21 de febrero de 1744, fue

---

<sup>25</sup>La compensación pareció escasa a los parlamentarios defensores del comercio inglés: «¡Cien mil libras esterlinas! ¡Brillante compensación de más de un millón y trescientas mil que valen las presas que los españoles nos han arrebatado!» (FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, t. 6, p. 347).

<sup>26</sup>ARCHIBALD, E. H. H.: *op. cit.*, pág. 321.

<sup>27</sup>BETHENCOURT, Antonio: art. cit., pp. 343-44.

apresado el navío *Poder*, pero los franceses lo repesaron al día siguiente (si bien se hundió, al final, por sus múltiples averías, lo que demuestra lo encanado de su defensa). En 1748, en la última batalla de la guerra, los españoles perdieron otro *Conquistador* e incendiaron al navío *África* en la costa cubana para evitar que fuese apresado por los ingleses. Salvo error por mi parte, fueron apresados 5 navíos españoles (siendo uno retomado por los aliados franceses), se hundieron otros 4 y fueron quemados 3; lo que hace un total de 12. No hemos contabilizado el galeón de Manila tomado por Anson, el *Covadonga*, ni los dos navíos de la Compañía de Caracas apresados por los ingleses<sup>28</sup>, por considerarlos como mercantes bien artillados simplemente y no buques de guerra; si se quieren contabilizar, los navíos de más de 50 cañones apresados serían 8 y el total 15. Tal vez falte en esta cuenta algún navío tomado en batalla y posiblemente hubo algún otro que se perdió por tormenta u otro incidente que no he contabilizado; algunas unidades pudieron quedar inútiles tras algún combate y, por tanto, las pérdidas pudieron ser mayores de las que nos presenta Fernández Duro. Pero las cifras de E. H. H. Archibald y de Antonio de Bethencourt necesitarían de una exposición más pormenorizada.

A lo largo de la contienda la Armada española, mucho menos poderosa que en épocas posteriores, se mostró contradictoriamente mucho más efectiva que en futuras guerras. Dejando aparte las heroicas defensas del *Princesa* y el *Glorioso* frente a enemigos muy superiores, ganó la batalla de Tolón o del cabo Sicié (aunque también con carácter defensivo) e incluso la derrota de los navíos de La Habana frente a Knowles no fue tan severa como cabía esperar. Aunque al final de la guerra sólo se tenían 23 buques de línea<sup>29</sup>, la mayoría de las pérdidas no habían sido en combate sino por causas muy variadas (como serían las tormentas que desbarataron la escuadra de don José Pizarro en el cabo de Hornos cuando iba en persecución del almirante Anson). ¿A qué podemos atribuir este mejor papel de la Armada española?

Es dudoso que fuera por la calidad de sus barcos, pues los navíos posteriores (se basasen en el sistema de construcción francés de Gautier y Romero de Landa o en el inglés propugnado por Jorge Juan) eran superiores a los de la Guerra de la Oreja –aunque también habría que tener en cuenta los progresos en la construcción inglesa–. Es cierto que, incluso en sus mejores momentos, los navíos españoles tenían defectos en su arboladura: excesivo velamen, un mal cordaje,

---

<sup>28</sup>GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Publicaciones, 1990, p.137.

<sup>29</sup>BETHENCOURT, Antonio: art. cit., p. 344.

palos hechos con pinos nacionales en vez de utilizar pinos de Riga<sup>30</sup>. Eran barcos con un magnífico casco rematados por una arboladura débil y poco manejable, sobre todo en una batalla.

Es cierto que los oficiales hispanos y galos eran menos dados al ataque que los británicos –en gran parte por las distintas filosofías tácticas que imperaban en uno y otro bando<sup>31</sup>–, pero también lo es que en la Armada española existían oficiales tan valientes y experimentados como los ingleses (aunque tal vez en menor número pues, en su conjunto, los mandos ingleses poseían una práctica naval más constante).

Un punto a considerar fue la excesiva presión que significó para la matrícula de mar el fuerte aumento del número de unidades navales desde el reinado de Fernando VI. En sus estudios sobre esta matrícula, Salas<sup>32</sup> ya hizo notar el excesivo número de hombres necesario para el buen funcionamiento de aquella poderosa Armada. Se puede objetar, sin embargo, que Gran Bretaña, con una población similar, necesitaba muchos más hombres para una Royal Navy aún más poderosa; pero su ejército de tierra era relativamente pequeño, en tanto que en Francia y en España los ejércitos terrestres más que duplicaban las cifras de sus marinas reales en cuanto a hombres.

---

<sup>30</sup>BRAVETTA, Héctor: *Nelson*, Barcelona, 1941, pág. 190, nota 1. Las autoridades españolas eran conscientes, por lo menos en parte, de los problemas de la mala arboladura. El marqués de la Ensenada, en 1750, solicitaba que «no se usen más palos hechos con los pinos de Cataluña y Sierras de Segura, ya que no tienen la calidad suficiente, y se recurra a madera del Báltico, tal como hacen Inglaterra y Francia» (PIÑÓN, Ricardo: «De Felipe V a Carlos III. La lucha por el mar», en *Aventura de la Historia* (Madrid), n.º 50 (Diciembre 2002), p. 64). También el general D. Antonio de Escaño, en su famoso informe sobre la derrota de Trafalgar hecho el 17 de diciembre de 1805, hace notar que «un sistema de arboladuras más pequeñas los haría [a los navíos] menos expuestos a averías en malos tiempos y en combates» (*La batalla de Trafalgar (1805)*, s.l., Círculo de Amigos de la Historia, [1972], p. 212).

<sup>31</sup>El teniente general de la Armada D. Domingo Pérez de Grandallana criticaba muy acremente en sus *Reflexiones* las deficiencias de la táctica hispanofrancesa y su influencia negativa en la formación de los oficiales.

<sup>32</sup>SALAS, F. Javier de: *Historia de la Matrícula de Mar*, Madrid, 1879 (2ª de.). En el capítulo XIV critica el mismo proyecto del marqués de la Ensenada por considerar que las cifras previstas para el ejército y la marina eran excesivas para un buen funcionamiento de la economía del país (especialmente en las páginas 194-98). El capítulo XV, que trata de los reinados de Carlos III y Carlos IV, pp. 199-231, tiene el significativo título de «Consecuencias de los enormes armamentos y causas contrarias al desarrollo de las matrículas».

No hay que olvidar, por último, la penuria tradicional del presupuesto español: la parte de los gastos estatales dedicados al ejército y a la Armada era muy importante, pero dado el alto número de oficiales y soldados, gran parte del mismo se dedicaba antes al mantenimiento de los hombres que a su preparación bélica. Los barcos españoles permanecían mucho tiempo en puerto, mal tripulados y con una marinería y oficialidad ociosas. En estas condiciones el entrenamiento de los tripulantes se convertía en algo repetitivo, hecho en condiciones falsas y aparentemente sin sentido ni objetivo. Los enemigos podían burlarse, y no sin razón, de la dejadez de los españoles y de la efectividad de nuestra Armada (el almirante Nelson llegaba a ser bastante despreciativo), pero en el fondo era más un problema de presupuesto que una especie de característica racial. Por eso en la guerra de la Oreja, con menos barcos y tripulaciones más entrenadas (la misma escasez de unidades obligaría a utilizarlas más), el papel de la Armada española fue más lucido.

### **La preparación de la guerra de corso**

Si durante la guerra de la Oreja la actuación de la Armada española fue buena (especialmente si consideramos su inferioridad en número de embarcaciones con respecto a la Royal Navy), la acción de los corsarios hispanos fue sorprendente incluso para el gobierno de Felipe V. Hasta 1743 lograron acosar al comercio inglés hasta tal punto que Gran Bretaña se vio obligada a aumentar el número de unidades menores (fragatas, bergantines, sloops,...) para perseguir a aquellos «espumadores del mar»<sup>33</sup>.

El Almirantazgo español, conocedor de la grave inferioridad de sus fuerzas navales con respecto a Inglaterra, ya desde el año anterior a la guerra hacía consultas sobre los posibles armamentos corsarios. Algunas de las cartas que se han conservado reflejan el poco interés que había por esta actividad en

---

<sup>33</sup>Si contamos las embarcaciones de 5º y 6º rango dentro de la Armada inglesa (cuyo armamento varía entre 40 cañones y 10), su número en 1739 era de 51, lo que constituía el 22,3 por 100 de las embarcaciones de la Royal Navy. En 1742 todavía era de 59, lo que significa un 21,4 por 100, pero en 1744 (año en que la actividad corsaria de los españoles entra en crisis) había subido a 71 embarcaciones y el porcentaje al 23,5. En 1748 el número de estas unidades era de 98 y el porcentaje del 29,3. Si añadimos los sloops (pequeños avisos, con aparejo de balandra y armados con cañones de 4 y 6 libras), las embarcaciones menores de combate suben, en 1739, a 66, lo que significa el 28,8 por 100 de las unidades de la Royal Navy; en 1742 eran 77 (el 28,4 por 100), para pasar, en 1744, a 104 (el 34,4 por 100) y, al final de la guerra, a 133, es decir al 39,7 por 100 de los barcos de la Armada británica (ARCHIBALD, E. H. H.: *op. cit.*, pp. 348-50). Este fuerte incremento de unidades de combate menores tenía, entre otros objetivos (como sería una mayor seguridad y rapidez en los mensajes), el de combatir a los corsarios españoles y franceses.

Asturias y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. El marqués de Risco opinaba, desde Oviedo, que no creía que nadie armase «por la poca inclinación de aquellos naturales a la guerra, así por mar como por tierra, y el ningún espíritu que les acompaña en el manejo de las armas». De todas formas, si llegasen a armar embarcaciones corsarias, sería conveniente hacer un cómputo de la marinería existente para que quedase en los puertos «la necesaria o precisa para que no cesase la pesca»<sup>34</sup>. Desde las Cuatro Villas, D. Domingo Bretón y García escribía a D. Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, en aquel momento secretario del Almirantazgo, que tendría conversaciones con los posibles armadores de Santoña, «pero debo decir a vuestra señoría que los naturales de esta costa no se han inclinado a lo que vuestra señoría expresa»<sup>35</sup>. Dos meses más tarde añadía en otra carta que había tratado con los dueños de un bergantín de treinta toneladas de porte y con cuatro cañones de 4 y 8 libras, que podía ser tripulado por 50 hombres. Los armadores estaban prontos, «dudando sólo encontrar gente para el fin, si bien creen hallarla en Castro y Laredo, pero no de voluntad propia»<sup>36</sup>. Es curiosa la velada propuesta de una leva para el corso cuando, por su propia naturaleza, tenía que basarse en marinería voluntaria.

También llegarían desde Vizcaya y, en fecha muy posterior (1740), informes negativos sobre las posibilidades del corso. Según el corregidor Escolano, «he averiguado su poca inclinación [de los vizcaínos] a hacer el corso, y la ninguna disposición de habilitar embarcaciones para este fin por faltar todo lo necesario»<sup>37</sup>. Estas afirmaciones serían desmentidas por los futuros armamentos y debemos entender esta inicial oposición a dedicarse al corso por los problemas de jurisdicción que el Señorío de Vizcaya planteaba ante el Almirantazgo. El Señorío pretendía que el juez exclusivo de las presas en primera instancia fuera el corregidor de Vizcaya y no el ministro de Marina de Bilbao; mientras se solucionaba hubo bastante reticencia por parte de la administración central a dar patentes —aunque los vizcaínos tomaron algunas en Cantabria y en San Sebastián— y ninguno de los armadores deseaba preparar sus embarcaciones en una situación jurídica imprecisa.

Por el contrario el conde de Glimes era optimista en cuanto a la acción de los armadores catalanes. Los buques de estos naturales, decía, son saetías o barcas de vela latina que podrán montar de 10 a 12 cañones de 6 a 8 libras de

---

<sup>34</sup>AGS, SM, leg. 524, s.f., 26-julio-1738.

<sup>35</sup>AGS, SM, leg. 524, s.f., 30-julio-1738.

<sup>36</sup>AGS, SM, leg. 524, s.f., 4-septiembre-1738.

<sup>37</sup>AGS, SM, leg. 527, s.f., 20-julio-1740.

ánima o calibre, con los pedreros, fusiles, sables y demás armas correspondientes, y que irían con una tripulación de 60 a 90 hombres, «que, aunque poco número, como su fin principal y que les estimula es el interés y son gente arrojada y de valor, es creíble harán progreso en el corso con estas embarcaciones contra navíos [aislados] y los que no tengan escolta de navíos de guerra, como lo manifiesta la experiencia». Pedía que, de momento, se le enviaran 6 ó 7 patentes en blanco por si estallaba la guerra<sup>38</sup>.

A pesar de esa primera visión optimista, en Barcelona se enfriaron rápidamente los ánimos de los armadores. El conde de Glimes, en un nuevo informe, atribuía este desánimo a varias causas: por una parte, los armadores lo habrían pensado mejor (no hay que olvidar los altos gastos iniciales de los armamentos corsarios); por otra, desconfiaban de las ganancias que podrían obtener; además, corría «la especie, difundida por algunos (que no he podido descubrir), apasionados sin duda de los ingleses, de que este corso era más piratería que otra cosa por ser contra los comerciantes, y que, por consiguiente, se agravaban las conciencias; o ya sea por la orden que dio el intendente de que los efectos de nación amiga que se hallasen en las embarcaciones inglesas que apresaran los armadores, debían ponerse en depósito y reservarse»<sup>39</sup>.

La firma de la Convención del Pardo (enero de 1739) detuvo por un tiempo los preparativos bélicos, pero la reticencia del Parlamento británico a su aprobación y la orgullosa reacción de Felipe V volvieron a acercar el fantasma de la guerra.

En fecha de 10 de julio de 1739 (día 21 en el calendario gregoriano) el rey de Gran Bretaña, Jorge II de Hannover, declaró las represalias generales contra los navíos, géneros y vasallos del rey de España por las «muchas e injustas presas en las Indias [hechas...] por los guardacostas españoles y el impago de las compensaciones prometidas». Podrían actuar en corso los barcos de la Marina británica y todas las demás embarcaciones «que se pusiesen en comisión por cartas de marca o represalia»<sup>40</sup>.

Como ya dijimos, dada la superioridad de la Marina Real inglesa, en Madrid se veía al corso como la única forma de conseguir cierto equilibrio en el mar. El problema estaba en marcar las condiciones de la actuación, a fin de evitar excesos. Don José de Quintana<sup>41</sup> envió a D. Zenón de Somodevilla,

---

<sup>38</sup>AGS, SM, leg. 524, s.f., 26-julio-1738, carta desde Barcelona.

<sup>39</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 21-noviembre-1739.

<sup>40</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f.

<sup>41</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 25-agosto-1739.

entonces secretario del Almirantazgo, y al marqués de Villarias unas interesantes reflexiones sobre la organización del corsarismo español. Se trataba en este memorial de los siguientes puntos:

1.º Había que decidir si las patentes iban a ser de contrarrepresalia, como las dadas por Inglaterra, o de corso regular. El mismo Quintana se daba cuenta de que si eran de represalia (que obligaba a tener las presas en mero depósito), difícilmente se encontraría quién armase, a menos que el Rey costease el gasto, por lo que aconsejaba el corso general o absoluto.

Para entender esta diferencia hay que recordar que cuando un país concedía *cartas* o *letras de represalia* para que un súbdito se resarciese de daños u ofensas de otro país, no era necesario el estado de guerra —y éste era el planteamiento inglés—. Sin embargo, para el corso general, sólo posible en caso de guerra, se concedían *cartas de marca* (con permiso para atacar al comercio enemigo) y de *contramarca* (para rechazar a los corsarios hostiles)<sup>42</sup>. España daría cartas de marca sin haberse iniciado la contienda, lo que era una ruptura del Derecho internacional.

2.º Las patentes se darían en los puertos de España con una fianza de buena guerra de mil doblones y con la obligación de traer las presas a los puertos peninsulares. Se contemplaba el armamento de extranjeros (se cita a franceses, genoveses, florentinos, napolitanos, liparotes, sicilianos, venecianos), para lo que se enviarían patentes en blanco a los embajadores.

3.º Como existía neutralidad entre los reinos de las Dos Sicilias y de Gran Bretaña parecía conveniente (a pesar de lo anterior) no enviar patentes a Nápoles, ni a las islas de Lípári y Sicilia.

4.º En épocas anteriores estaba prohibido el corso español en el golfo de Venecia y el mar Adriático, pero la República véneta ya no era tan poderosa como antes. Quintana sugería que las patentes no determinasen los mares (salvo la exclusión de América y Canarias) y así se permitía, sin especificarlo, el coursear en el «golfo de Venecia y en el Archipiélago» (el mar Egeo). Hay que decir que esto no se aceptó y continuó prohibido el corso en el Adriático y en el Mediterráneo oriental.

5.º Para aumentar el número de corsarios sería conveniente la cesión del quinto real y del octavo del Almirante General. (En realidad, era tradicional que el rey español renunciase a la parte que le correspondía del botín, el quin-

---

<sup>42</sup>Véase AZCÁRRAGA, José Luis de: *El corso marítimo*. Madrid, 1950, pp. 28 y 29, y OTERO, Enrique: *op. cit.*, pp. 72-73.



to ó 20 por 100, a favor de los corsarios. Ahora se añadía la cesión del octavo –el 12,5 por 100 del valor de la presa– que correspondía al infante D. Felipe como cabeza del Almirantazgo.)

6.º El artículo 9 de la ordenanza de 1718 declaraba buena presa a todos los navíos que llevasen efectos enemigos. Sin embargo, los tratados con otras potencias, como Francia, Holanda y la misma Inglaterra, especificaban que sólo sería legítima presa los artículos de contrabando y prohibidos por las convenciones de la guerra, pero no los de legítimo comercio «que deben ser protegidos por el fuero de la bandera». Debería decidirse sobre este punto.

(Dado que los ingleses tomaron barcos neutrales con productos españoles de comercio legítimo, también se admitió la misma acción por parte de los corsarios españoles, siguiendo el principio de reciprocidad<sup>43</sup>.)

7.º Si los ingleses no respetaban los efectos españoles legítimos bajo bandera francesa, los armadores españoles podían hacer lo mismo con los productos enemigos, pero dejándolos en depósito por si los británicos restituían lo que habían tomado ante la reclamación de la potencia afectada, Francia. (Ésta era una condición difícil de cumplir y que no se llevó a la práctica.)

8.º Las patentes en blanco deberían ser dadas por los intendentes y comisarios de Marina de España (se dejaba a un lado al eventual funcionariado del Almirantazgo, todavía por crear), quienes serían también los que avisarían a los posibles armadores de la llegada de las primeras patentes.

\* \* \*

En su preparación de una guerra de corso la Corona española decidió recurrir a armamentos extranjeros para aumentar el número de sus corsistas. En septiembre de 1739 se mandaron órdenes<sup>44</sup> en las que se manifestaba que Su Majestad había decidido que armasen en corso no sólo sus súbditos, sino también los de las potencias amigas; que estos vasallos de otras potencias podrían pedir las patentes en puertos españoles<sup>45</sup> o a nuestros embajadores en

---

<sup>43</sup>Se tardó, sin embargo, año y medio de guerra en dar la orden de que se considerase legítima presa todos los efectos ingleses encontrados bajo banderas francesa u holandesa, «en la conformidad que lo practican los mismos ingleses con los efectos de esta Corona que se hallan en las propias circunstancias» (AGS, SM, leg. 530, s.f., 13-mayo-1741)

<sup>44</sup> AGS, SM, leg. 525, s.f., 6 y 7 de septiembre de 1739. Órdenes para que «se procure que, por [parte de] los vasallos de las Potencias Extranjeras, se haga corso contra [los] ingleses».

<sup>45</sup>Se especificaba que los súbditos de la República de Venecia o de los Estados Pontificios podrían tomar sus patentes en Barcelona o Cartagena, los dependientes del gobierno de La Haya en San Sebastián y en El Ferrol, los de la corte de Lisboa en Cádiz o Ferrol.

sus respectivos países; que se darían las fianzas a satisfacción del representante español; que las presas llevadas a puertos de potencias amigas serían juzgadas por los cónsules hispanos y que se les cedía el quinto y el octavo del Almirantazgo como a los armadores de España.

El proyecto tenía varios problemas: el primero que la «comisión» debía ser hecha con cautela y prudencia, evitando diligencias «públicas y ruidosas»<sup>46</sup>, sobre todo en países donde sus gobiernos eran favorables a los ingleses —casos del ducado de Toscana, del reino de Portugal o de las Provincias de los Países Bajos—. Es decir, se pretendía hacerlo a espaldas de los gobiernos de las potencias amigas. Un segundo inconveniente era que se excluía al reino de Nápoles a fin de que Carlos de Borbón (el futuro Carlos III de España) no se enfrentase a los ingleses<sup>47</sup>. Difícilmente se podría convencer a las potencias neutrales de aceptasen armamentos de sus súbditos al servicio de España cuando se excluía a los países gobernados por familiares.

Todo ello explica el escaso éxito del intento. Las repúblicas de Venecia y Génova, la Orden de Malta y los Estados Pontificios declararon su estricta neutralidad y en el caso de las dos primeras se prohibieron expresamente estos armamentos<sup>48</sup>. No conocemos la reacción francesa, aunque, por lo que sabemos, no se prohibió ningún armamento. Desde La Haya el marqués de San Gil avisaba que los Países Bajos eran proclives a los británicos, «por lo que es imposible que de los puertos de ellos salgan corsarios holandeses contra ingleses»<sup>49</sup>. En el ducado de Toscana se tuvo que firmar un acuerdo de neutralidad para los puertos de Liorna y Porteferraio, prohibiendo las hostilidades en sus cercanías<sup>50</sup>, lo que en la práctica favorecía a los mercantes ingleses. En

---

<sup>46</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 25-septiembre-1739, príncipe Ascanio, embajador español en Florencia.

<sup>47</sup>En septiembre se remitió la ordenanza y la copia de la patente de corso al embajador español en Nápoles, el marqués de Salas, a fin de que la enseñase al rey de las Dos Sicilias y se le mandaba aviso de que los napolitanos quedaban excluidos de la oferta a armadores extranjeros «para que ni indirectamente ocasionen recelo a aquella Corona [del Reino Unido]» (AGS, SM, leg. 525, s.f., 6-septiembre-1739), atención que D. Carlos de Borbón agradeció rápidamente. Por su parte, éste rey decidió prohibir la actividad de los corsarios españoles cerca de sus puertos, aunque previamente remitió estas órdenes a Madrid para la aprobación de su padre (AGS, SM, leg. 525, s.f., 29-septiembre-1739).

<sup>48</sup>En el caso de Venecia, véase AGS, SM, leg. 525, s.f., 3-octubre-1739, y para Génova, AGS, SM, leg. 525, s.f., un impreso en 17 de noviembre y remitido a España por D. José Joaquín Cornero en 29-noviembre-1739.

<sup>49</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 15-octubre-1739.

<sup>50</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 23-noviembre-1739. Cada puerto tuvo su acuerdo de neutralidad por separado, aunque ambos son idénticos en sus cláusulas.

Lisboa el cónsul don Jorge de Macazaga escribía que era difícil que los naturales armasen en corso por España, pues el rey de Portugal era contrario a esta actividad que interrumpía el comercio del país<sup>51</sup>. El cónsul no hablaba de la inquina popular contra un país que se veía como un opresor del pasado y una amenaza en el presente.

No se puede decir que el intento del Almirantazgo español de conseguir el apoyo de armamentos particulares en otros países fuera un éxito. Desde el punto de vista político fue muy costoso al mostrar la debilidad naval de España y tener que admitir las negativas de las potencias neutrales (por lo menos oficialmente). Tampoco los resultados prácticos justificaron el alboroto político que se había organizado: la mayor parte de estos armamentos no pasaron de vagas conversaciones previas y otros fueron, posiblemente, patentes transitorias de corso y mercancía<sup>52</sup> para uno o dos viajes. Conocemos algunos armamentos plenamente corsarios en Portugal y en Italia. Pero los primeros no fueron hechos por los mismos lusos, sino por extranjeros residentes –aunque pudo haber algún inversor portugués– y, dada la animosidad popular y las reticencias del Gobierno de Lisboa, terminaron desplazando su base operativa a los puertos gallegos. Los corsarios italianos se preocuparon más de hostilizar a los turcos que a los ingleses (a pesar de las prohibiciones de Madrid de pasar al Mediterráneo oriental) y provocaron innecesarias complicaciones a la Corte hispana.

### **La «neutralidad» portuguesa**

Desde el tratado de Methuen, en 1703, Portugal había entrado en el área económica inglesa con un intercambio entre productos manufacturados ingleses, cuando no bacalao de Terranova o trigo nórdico, frente a vino, corcho o frutos (especialmente limones y naranjas). Más adelante entraría en este comercio el oro brasileño de Minas Gerais. La situación geopolítica del reino luso reforzaba la alianza con Gran Bretaña. Vecino de una potencia en decadencia pero todavía amenazante, el Rey Fidelísimo de Portugal necesitaba aliados que contrapesasen el poder hispano. En una parcial reconstrucción de las alianzas bajomedievales, la Corte de Lisboa busca el apoyo de la Corona

---

<sup>51</sup> AGS, SM, leg. 525, s.f., 22-septiembre-1739.

<sup>52</sup>El valón B. Vignaux pedía, en 1739, patente para una fragata, mandada por el capitán Lucas, que iba a viajar a Cádiz. Su tripulación, de únicamente 16 hombres (aunque tenía 8 cañones), hace pensar en un viaje comercial «reforzado» (AGS, SM, leg. 525, s.f., memorial en francés recogido en una carta del marqués de San Gil, desde Bruselas, de 22 de octubre). Vignaux también ofrecía otros armamentos que, posiblemente, no se llevaron a cabo.

británica frente a un gobierno de Madrid interesado en la alianza francesa (falta en el nuevo sistema la Corona de Aragón, antes enemiga de Castilla y Francia y ahora englobada en la Monarquía hispana). No hay que olvidar, por último, el resentimiento popular luso todavía existente por las décadas de ocupación española.

Durante la guerra de la Oreja, el reino de Portugal fue un país neutral. Siempre amenazado por una posible invasión del ejército hispano, más numeroso que el suyo, y con una diferencia de población demasiado grande para plantear una guerra de desgaste, era mejor mantenerse neutral por mucho que sus intereses le acercaran a Londres. Y para los ingleses era más ventajoso el gozar de la ventaja de puertos neutrales y de acogida favorable, que verse obligados a enviar a su flota y ejército para ayudar a la defensa de un aliado débil y acosado.

Los portugueses trataron de defender el comercio inglés de la acción del corso español valiéndose del concepto de aguas territoriales. El problema de su delimitación venía de antiguo. Cuando se inició la guerra de Sucesión española, Portugal permaneció neutral y el rey don Pedro II recibía constantes ofertas de alianza del nuevo gobierno de Felipe V buscando su neutralidad. En este intento político España firmaría un tratado de alianza el 18 de junio de 1701. Sin embargo, en la corte española se desconfiaba de los lusos y su opinión se vio reforzada por la presión portuguesa para modificar a su favor el tratado recién firmado. Para evitar la declaración de guerra se mandaron poderes especiales al embajador español en Lisboa, D. Domingo Capicelatro, a fin de que pudiese firmar nuevos tratados. Este exceso de confianza en el representante hispano tendría graves consecuencias en el futuro.

En los nuevos acuerdos se introdujo una cláusula en la que se decía que las presas hechas «a la vista de las fortalezas de Su Majestad Portuguesa» serían juzgadas por el Consejo de Hacienda de Lisboa. En algunas cartas se la considera parte del nuevo tratado de alianza firmado en octubre de 1702<sup>53</sup>. Una versión algo distinta dio el cardenal Mota, el ministro de Portugal que contestó a las reclamaciones españolas de 1741: el origen estaba en una convención general firmada, también en 1702, por los embajadores de las distintas potencias en la capital lusa y había sido el embajador de Holanda quien sugirió esta condición: «mandó el rey D.º Pedro, de feliz memoria, que después de salir cualquier navío de una nación guerreante, no podía salir otro de

---

<sup>53</sup>AGS, SM, leg. 535, s.f., 27-enero-1745, carta de D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava, entonces intendente del departamento de Cádiz, al marqués de Candía, recogiendo los razonamientos portugueses y españoles.

nación contraria sin intervalo de dos mareas y que no podían tampoco salir de los puertos mientras fuera de ellos anduviesen a su vista navíos de la nación contraria. A esta segunda parte de la orden replicó el ministro de Holanda que aquí se hallaba, diciendo que semejante demora se podía conseguir quedando establecido que toda presa hecha a la vista de las fortalezas y costas de Portugal fuese tenida por mala y se hiciese restituir. Admitió el rey D.<sup>o</sup> Pedro esta réplica y en conformidad mandólo comunicar a todos los ministros extranjeros residentes en esta Corte, los que se obligaron en nombre de sus amos que observarían dicho reglamento»<sup>54</sup>.

Al final el intento de atraerse a los lusos dándoles todas las ventajas que pedían no sirvió de nada, pues a principios de 1703 entraron en guerra contra España.

En las guerras de 1717-20 y 1726-27 la costa portuguesa fue recorrida por los corsarios hispanos y las presas juzgadas, al parecer, por los cónsules españoles. Sin embargo, una presa del corsario Juan Bautista Viñales, que había sido declarada buena en Madrid, pasó a ser juzgada por los tribunales portugueses a iniciativa del embajador español, el marqués de Capicelatro, para acallar así las protestas inglesas en Lisboa. El Tribunal de Relación la dio por buena, pero después pasó al Consejo de Hacienda portugués que revocó todas las sentencias anteriores. Esto significaba poner la autoridad de este tribunal luso por encima de los mismos tribunales españoles de ahí en adelante y, como opinaron algunos consejeros reales de la Corte portuguesa, la determinación del embajador español fue errada<sup>55</sup>.

En 1739 la postura de los españoles era seguir la costumbre de la época de que las presas eran válidas más allá del tiro de cañón y les molestaba la pretensión portuguesa de que todas las presas hechas ante sus costas debían ser juzgadas por el Consejo de Hacienda de Lisboa y no por la Junta del Almirantazgo de Madrid en Justicia<sup>56</sup>. Como se razonaba en Madrid, a la preten-

---

<sup>54</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 28-diciembre-1741, contestación del cardenal Mota al embajador de Francia sobre la acusación española de parcialidad portuguesa, punto 12.

<sup>55</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 23-febrero-1742, carta de D. Jorge de Macazaga, cónsul español en Lisboa. En 1740 se pensaba en Madrid que el marqués de Capicelatro hizo tal «condescendencia o tolerancia» sin consentimiento del rey de España (AGS, SM, leg. 534, s.f., 1-febrero-1740, resumen de la situación para el marqués de Villarias).

<sup>56</sup>Sobre el tiro de cañón, véase AGS, SM, leg. 532, s.f., 23-febrero-1742, contestación del cónsul D. Jorge de Macazaga al cardenal Mota, ministro portugués, punto 14, y AGS, SM, leg. 535, s.f., 27-enero-1745, carta de D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava, intendente del departamento de Cádiz, al marqués de Candia. Con respecto al predominio del Consejo de Hacienda portugués en las presas de corsarios españoles hechas ante la costa portuguesa, AGS, SM, leg.

sión lusa de sujetar las presas de los españoles a su Consejo de Hacienda «se opone la práctica generalmente establecida en Europa, siendo indisputable que los Tribunales de los Dominios a donde se llevan las presas hechas con patente de otro Estado no pueden tomar conocimiento de ellas, lo que observa invariablemente el mismo reino de Portugal con las españolas que introducen en sus puertos los ingleses, sin que haya razón ni pacto que exceptúe de esta regla a los españoles»<sup>57</sup>.

Puestos a pedir, los portugueses reclamaban que las presas hechas a menos de 100 millas de sus dominios debían ser consideradas ilegítimas<sup>58</sup>. Dados los medios navales que poseía Portugal en aquella época la pretensión era totalmente irreal, pues le sería imposible a los lusos el controlar esa gran extensión marítima<sup>59</sup> y, en Madrid, ya desde el principio de la guerra, se descartó esta pretensión portuguesa por ilógica: «sería impracticable, moralmente hablando, el corso contra enemigos de cualquier príncipe, ocasionándose continuas controversias y oficios sobre la legitimidad de las presas, que las más veces se ejecutan en las costas del Mediterráneo y Océano; y sería pretexto de mayores fraudes si no se ciñese el territorio a los puertos o tiro de cañón de las fortalezas y costas de cada soberano»<sup>60</sup>. Los españoles no cedieron en su pretensión de que las presas serían válidas más allá del tiro de cañón.

A decir verdad, entre los mismos portugueses parecía haber discrepancias sobre los límites de sus aguas. Cuando el corsario Pascual Sosa apresó una balandra inglesa cerca de la isla de Madeira, desde el reducto de Cama de Lobos y el fuerte de Ylleo le tiraron varios cañonazos. Más tarde, para com-

---

532, s.f., 31-enero-1741, carta del cónsul Macazaga («se ha hecho cuestión de si ha de conocer o no el Almirantazgo de España y sus decisiones»).

<sup>57</sup>AGS, SM, leg. 534, s.f., 1-febrero-1740, resumen de la situación para el marqués de Villarias (sin remitente —¿D. Zenón de Somodevilla, secretario del Almirantazgo?—).

<sup>58</sup>AGS, SM, leg. 534, s.f., 8-abril-1742, carta del cónsul Macazaga, y AGS, SM, leg. 532, s.f., 8-mayo-1742, carta del mismo remitiendo el informe del vicecónsul español en Oporto, de fecha 28-abril-1742.

<sup>59</sup>Según Antonio de Ulloa, en 1773 el reino portugués tenía 16 navíos de línea y 7 fragatas bien armadas, sin que se cite unidades menores (*La Marina. Fuerzas navales de la Europa y costas de Berbería*. Cádiz, Universidad, 1995, p. 164), número que mantenía fijo con nuevas construcciones. Aunque la madera utilizada en Brasil era de buena calidad los navíos de guerra no duraban más de 20 ó 25 años, en tanto que los mercantes hechos con madera brasileña superaban los 60. Esta corta duración de los barcos de guerra se atribuía a la constante navegación y a la falta de diques para descubrir las quillas (se requería el método tradicional de vararlos en las playas, con grave quebranto de la fábrica del navío) (*op. cit.*, pp. 199-200)

<sup>60</sup>AGS, SM, leg. 527, s.f., 7-julio-1740, Madrid, carta de D. Nicolás Manrique de Lara a D. Zenón de Somodevilla.

probar si la captura se había hecho dentro del tiro de cañón, se hicieron unas pruebas –a las que no se invitaron a los españoles interesados– con un cañón de a 8 libras, pero con bala de a 4 y dándole a la pieza cuatro puntos de elevación<sup>61</sup>. Aunque es indudable que los disparos no se habían hecho en estas condiciones y que se buscaba el alcance máximo, dejando a un lado la posible efectividad, estaba claro que, en este caso, se consideraba que el tiro de cañón marcaba el límite de las aguas territoriales. Sin embargo, el Consejo de Hacienda portugués seguía con su criterio de la ilegalidad de las presas hechas a la vista de las fortalezas, como demostró la sentencia en que se declaraba mala presa una captura hecha a 12 ó 13 leguas del sitio de Nazaret, ya que, a pesar de esa distancia (unos 60 kilómetros), desde la presa «bien se podía ver la tierra y la fortaleza»<sup>62</sup>. Ya no hacía falta que desde las fortalezas se pudiese ver o no la captura; por el razonamiento de la sentencia podía bastar con la afirmación de los capturados.

A modo de comentario, añadiremos que incluso en la actualidad se consideran que las aguas territoriales terminan, en casi todos los países, a las 12 millas con tiro de cañón moderno (y en fechas no muy lejanas se admitía el límite de 3 millas). Otra cosa es la zona económica exclusiva, que se puede extender hasta las 200 millas.

Una solución era la propuesta por la administración española de que sus corsarios no llevasen las presas a Portugal<sup>63</sup>. La orden era fácil de dar, pero el mal tiempo, la presencia de los buques de guerra ingleses o de los *privateers*, la falta de tripulantes podían obligar a entrar a los puertos lusos con las capturas recién hechas. Una cosa era decidirlo en Madrid y otra el poder evitarlo en el mar.

En su afán de limitar la acción de los corsarios españoles, los portugueses llegaban a comentar que se podía poner en discusión la validez de las patentes españolas dadas por el Infante D. Felipe como cabeza del Almirantazgo. El embajador de Francia, escribió el cónsul Macazaga, «me insinuó ser la respuesta de este purpurado [el cardenal Mota] la de que eran muy diferentes

---

<sup>61</sup>AGS, SM, leg. 537, s.f., s.d. (c. 13-agosto-1748), memorial del corsario Pascual de Sosa a Su Majestad Portuguesa.

<sup>62</sup>AGS, SM, leg. 537, s.f., 21-octubre-1749, sentencia del Consejo de Hacienda lisboeta sobre la captura de la balandra o chalupa la *Maria*, hecha por el capitán Lorenzo de Arbin.

<sup>63</sup>AGS, SM, leg. 535, s.f., 8-noviembre-1745, orden de que los corsarios solamente en casos muy urgentes arriben o lleven sus presas a Portugal. En estas fechas en el Consejo de Hacienda portugués se estaba juzgando una presa hecha en 1741 y otras nueve posteriores a 1743.

entre sí, no sólo las banderas de un navío de guerra y de un corsario, sino también las patentes del Rey y del Señor Infante Almirante General»<sup>64</sup>.

Hay que decir que la Corte de Lisboa nunca se planteó, por lo que sabemos, el hacer una reclamación general de las presas realizadas cerca de su costa y llevadas a los puertos españoles, como hubiese sido lógico y coherente en el caso de creer que los españoles estaban obligados por los acuerdos de 1702. Sabiendo que su pretensión sólo provocaría un despectivo rechazo, se redujeron a aplicar su interpretación del dominio marítimo luso a las capturas de los corsarios españoles que entraban en sus puertos.

\* \* \*

Las primeras presas hechas cerca de la costa portuguesa fueron llevadas al puerto de Peniche y juzgadas por el cónsul de España, D. Jorge de Macazaga, sin que al parecer el hecho levantase protestas en la corte lisboeta. Según la documentación, el primer caso que motivó la intervención judicial de los portugueses fue el apresamiento del mercante la *Hermosa María*, del que constaba como propietario el comerciante de Lisboa José de Silva Candeyas o Candeadas, aunque había indicios de que el barco y la carga eran ingleses. El cabo corsario, José Suárez, llevó la presa a Cádiz y volvió a salir con el barco largo *Nuestra Señora de la Soledad* (cuyo armador y teórico capitán era su suegro José Valera, capitán de puerto en Huelva). Cuando Suárez entró en Setubal con una nueva presa fue detenido. Según el mismo Suárez<sup>65</sup>, se le acercaron en la calle 6 ó 7 hombres y le pidieron la presa de bacalao que había llevado a Cádiz, a lo que respondió que esa presa dependía del juicio de Su Alteza el Sr. Infante y que él no podía darla; «luego que oyeron esto, me agarraron entre todos y me echaron un cordel a la mano derecha y me llevaron, como si fuera algún negro, a la casa del dicho corregidor» —se quejaba del maltrato en una identificación muy de la época entre negro y esclavo—. El corregidor portugués pidió una fianza excesiva y, al no poder pagarla el capitán corsario, lo metió en la cárcel.

A partir de este momento se siguieron dos procesos paralelos de la misma presa: En España se dio por buena, tanto en primera como en segunda instancia, al considerarse demostrado que, en realidad, el barco y su carga

---

<sup>64</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 23-febrero-1742, carta de Macazaga con las contestaciones del cardenal Mota a las reclamaciones españolas sobre la parcialidad portuguesa.

<sup>65</sup>AGS, SM, leg. 534, s.f., carta de José Suárez de 22-diciembre-1739 describiendo su apresamiento, en expediente de su caso (17-octubre-1739 a 27-agosto-1743).



eran ingleses. En Portugal la situación fue más compleja: el comerciante José de Silva das Candeas recurrió al rey de Portugal como súbdito suyo y por haberse hecho la presa a la vista de la barra de Lisboa. Mientras seguía el juicio el capitán José Suárez intentó huir a España, lo que le ayudó poco en su defensa (y le valió una prisión más dura). La sentencia del Consejo de Hacienda de Lisboa fue ambigua en su redacción. Aunque dando algunas razones en el sentido contrario, venía a reconocer que la pretendida nacionalidad portuguesa era, cuando menos, equívoca. Incluso aceptando el punto de vista del tribunal luso, la única parte válida de la sentencia era que la presa se había hecho a la vista de sus fortalezas y al devolverla teóricamente a Silva (no hay que olvidar que hacía años que se había vendido en España) el gobierno de Su Majestad Fidelísima pasaba a ser el encubridor de una venta fraudulenta.

Éste y otros episodios llevaron a graves acusaciones mutuas de parcialidad o excesos de los corsarios, según el caso, entre el cónsul español don Jorge de Macazaga y el cardenal Mota, ministro de la Corona lusa. Para los españoles, los portugueses obstaculizaban la actividad de los corsarios, se facilitaba a los ingleses el poder capturar a los mercantes hispanos y se daba un distinto tratamiento a los prisioneros de ambas naciones que los corsarios traían a los puertos de Portugal. En este caso, se permitía que los ingleses retuviesen sus prisioneros para canjearlos, mientras que se liberaba a los hechos por los españoles, como se demostró cuando el alférez de fragata D. Luis Lasso, que venía de La Habana, se refugió en Baleira al ser perseguido por tres fragatas inglesas (31 de octubre de 1741). Temiendo su propia captura, el español puso en depósito a cuatro prisioneros ingleses en la fortaleza del lugar bajo promesa de devolución del jefe portugués; pero éste los soltó posteriormente, incumpliendo la palabra dada como militar.

\* \* \*

Si la administración portuguesa tenía una cierta parcialidad, la animadversión popular en contra de los españoles era mucho mayor. En el caso de una gabarra sevillana engañada por los pescadores portugueses y capturada cerca de Cascaes, los apresados oían a los lusos pasar con barcos cerca de la presa y decir a los ingleses que les cortasen la cabeza. Los británicos los tuvieron diez días en Lisboa, de donde los llevaron a Gibraltar y de allí otra vez a Lisboa —sin que las autoridades lusas pidiesen su liberación—, y viendo que no se les daba libertad y les decían que los llevarían a Inglaterra, cinco de

ellos se arrojaron a agua y volvieron a sus casas por tierra con grandes penalidades<sup>66</sup>.

Un incidente también muy grave le ocurrió al capitán guipuzcoano Juan Bautista Salié el día 16 de marzo de 1741 en la ciudad de Viana<sup>67</sup>. El corsario había registrado en la mar a un navío portugués unos días antes de entrar en el citado puerto por mal tiempo. Entonces acudieron el juez de derechos de sisas y otra persona que «cobra no sé qué derechos de las embarcaciones inglesas», acompañados con gran número de hombres y muchachos, y los dos personajes decían «con mucha algazara, cólera y furor que la bandera [...] parecía el aspa que ponían a los judíos en la ciudad de Coimbra, diciéndole era un capitán de ladrones de mar, ofreciendo a una chusma de muchachos que allí se hallaba cinco testones<sup>68</sup> para que los apedreasen, cuspiendo [*sic*, escupiendo] y esgarando a la bandera de España, diciendo que aquella no era bandera de España sino la espada de judíos». Igualmente proclamaban «que si faltasen verdugos que los ahorcasen [a los corsarios], allí estaban ellos». Salié acudió a la casa del conde de Aveiras, general de la villa, pero éste se hallaba enfermo y lo atendió su secretario. El funcionario le preguntó «si era cristán [*sic*, cristiano], y diciéndole que sí por la Gracia de Dios y amigo de la Corona de Portugal, dicho secretario le respondió diciendo se fuese, que era un ladrón de mar». El corsario regresó a su barco y, conocido el rumor de que se le quería embargar la embarcación quitándole las velas y el timón, salió otra vez a la mar a las dos de la mañana a pesar del temporal.

\* \* \*

Hay que reconocer que los corsarios españoles cometían algunos excesos despreciando la neutralidad portuguesa. No hay que olvidar la acusación del cardenal Mota de que salían de los puertos lusos a corsear diciendo que

---

<sup>66</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 28-febrero-1741, carta de Varas remitiendo las declaraciones hechas en Sevilla, en 10 de febrero, por los cinco prisioneros huidos.

<sup>67</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., declaración de Salié en La Guardia en 6-abril-1741, remitida por el intendente Freyre a Madrid en 18 de abril. Aunque su lancha *Nuestra Señora de la Bonanza* y *las Ánimas* había sido armada por D. Juan Manuel Azueta en Pasajes o San Sebastián, normalmente actuaba en la costa portuguesa y no en el sur de Inglaterra como otros corsarios vascos. En realidad, era un barco pequeño de 27 toneladas, con 16 remos (8 por banda) y dos palos, armado con dos cañones de a libra en la proa y tripulado por 24 hombres, que difícilmente hubiese podido operar en la costa británica.

<sup>68</sup>En la Rioja, el término se aplica a los lechones. Al parecer Salié lo utiliza en este sentido para indicar la recompensa que recibirían los mozos si les atacaban, pero al mismo tiempo podría ser una comparación despectiva contra los españoles asimilados a los judíos y éstos comparados a los testones.

iban a pescar –aunque tampoco los ingleses se privaban de usarlos como bases operativas– y conocemos el caso, más grave, de la captura que hicieron los corsarios el *Constante* y el *Ligero* de un bergantín inglés en el puerto de Faro, al que esperaron a la salida de la barra cuando estando en el mismo puerto se enteraron de su próxima partida –hay que decir que la presa fue declarada ilegítima en Cádiz, atendiendo a las protestas de los lusos–<sup>69</sup>.

Sin embargo, muchos más numerosos eran los abusos de los *privateers* si seguimos la documentación existente. Los ingleses estaban constantemente tomando presas españolas refugiadas bajo los castillos de la costa de nuestro país vecino, incluso en fechas ya cercanas al final de la guerra<sup>70</sup>.

En algunos casos los excesos de los ingleses terminaron provocando reacciones en su contra por parte de las autoridades portuguesas: Recorriendo la costa lusa había un corsario que se creía argelino y que resultó ser mahonés, con tripulación de ingleses, moros y menorquines. Según el cónsul Macazaga, ya antes de llegar a la costa de Portugal hizo correr el rumor, a través de terceras personas, de que era mallorquín y, gracias a ello y con bandera de España antes de enarbolar la suya, logró capturar un jabeque corsario español y matar a 24 hombres de otros dos. Para disimular su nacionalidad apresó un barco portugués con sus pescadores. «Dicen –termina Macazaga– que el Rey [de Portugal] está indignado y que ha mandado armar una fragata de 40 cañones»<sup>71</sup>. En Oporto, en el año de 1741, fueron detenidos todos los navíos ingleses y algunos tripulantes encarcelados porque su barco *privateer* había capturado a dos navíos franceses bajo la fortaleza de San Juan de Fox y dejado a los marineros galos en cueros, sin ninguna ropa<sup>72</sup>.

Según nuestros datos, la confianza que daba a los británicos la amistad lusa les llevaba a quebrantar en mayores ocasiones la jurisdicción portuguesa. A los españoles se les podía embargar presas hechas más allá del tiro de cañón de las fortalezas (en alguna ocasión, como ya vimos, capturadas a más de 12 leguas de distancia), pero a los ingleses había que obligarles a devolver el importe de las capturas realizadas debajo mismo de las fortificaciones lusas. A

---

<sup>69</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 29-enero-1742, carta del intendente Varas.

<sup>70</sup>En 1747 el barco corsario *George Walker* tomó dos saetías catalanas bajo una fortaleza del Algarve. Al final se llegó a un acuerdo entre ambas partes para evitar pleitos, cobrando los catalanes 4.500 pesos por las dos saetías con el añadido de una tartana francesa que valdría de 700 a 800 pesos (AGS, SM, leg. 536, s.f., 15-diciembre-1747, carta del cónsul Macazaga).

<sup>71</sup>AGS, SM, leg. 532, s.f., 27-julio-1741.

<sup>72</sup>AGS, SM, leg. 531, s.f., 23-septiembre-1741, carta de Freyre, incluyendo el diario de navegación del capitán Santos Cambroner, en el que se cita el incidente en la entrada del 1 de septiembre.

pesar de estos mayores abusos, los intereses y las pasiones del Reino de Portugal estaban más cerca de Inglaterra que de España. El rey de Portugal era contrario al corso porque interrumpía el comercio<sup>73</sup> y éste lo tenía principalmente con el Reino Unido. Por mucho que se afirmase lo contrario en el Gobierno de Lisboa, la documentación demuestra de forma fehaciente que la neutralidad de Portugal no era absoluta y que los ingleses se encontraban favorecidos en una situación de no beligerancia. Pero nuestro país vecino no sería el único Estado de la época o del futuro que adoptaría una postura ambigua en un caso de guerra entre otras potencias.

\* \* \*

Aunque sus simpatías fuesen proinglesas, los portugueses no desdeñaban la posibilidad de aprovecharse del botín de los corsarios españoles. Las presas declaradas buenas en puertos portugueses (que también las hubo) se vendían en los mismos puertos —lo que llevaba al cónsul D. Jorge de Macazaga a la pretensión de cobrar un dos por ciento como comisario por recibir y administrar la presa y por todo un cinco por ciento al vender la presa<sup>74</sup>—.

También los marineros portugueses se aprovechaban de los problemas del comercio británico. Faltaban marineros ingleses «porque se hallaban muy disgustados, y que para navegar desde aquel reino [de Portugal] al de Inglaterra se valen de marineros portugueses y aun buscando pasajeros, aunque sean españoles, ofreciendo tres monedas y media de oro cada mes para que naveguen con ingleses»<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup>AGS, SM, leg. 525, s.f., 22-septiembre-1739, informe de D. Jorge de Macazaga, cónsul español en Lisboa, sobre las posibilidades de que los portugueses armasen en corso a favor de España.

<sup>74</sup>AGS, SM, leg. 535, s.f., s.d. [1744?], informe añadido a una carta de 16 de enero de 1744 del mismo cónsul al marqués de Candía.

<sup>75</sup>AGS, SM, leg. 529, s.f., 30-abril-1741, carta del intendente D. Bernardino Freyre al marqués de la Ensenada, comunicándole un informe del subdelegado del puerto de La Guardia.