

Vera Moya Sordo

“El curso español. Política estatal y evolución legal durante el siglo XVIII”

p. 193-222

Redes empresariales y administración estatal: la provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII

Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

386 p.

Figuras

(Serie Historia General 39)

ISBN 978-607-30-3585-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 8 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes_empresariales.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



EL CORSO ESPAÑOL
POLÍTICA ESTATAL Y EVOLUCIÓN LEGAL DURANTE
EL SIGLO XVIII

VERA MOYA SORDO
Historisches-Seminar
Ludwig-Maximilians-Universität München

Introducción

Para el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro, autor de la monumental obra *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895-1903), las operaciones corsarias que ejecutó la famosa escuadra de Dunkerque en la década de 1620, al reanudarse la Guerra de los Ochenta Años, fueron tan destacadas que merecían una historia aparte.¹ Reconocía, sin embargo, que en ello habría cierta monotonía, pues se trataba de una estimación “por partes”, es decir, de la reseña del resultado de cruceros, del cómputo del valor de lo “destruido y apresado”, de “combates y proezas”, en fin, de la repetición de tantas acciones semejantes como lo fue “la igualdad en el acometer de los almirantes y capitanes”.² Aunque recientemente se han hecho estudios —fundamentalmente en el campo de la historia económica— sobre el corso español en diversos períodos y regiones (incluyendo el período flamenco) que arrojan números y estadísticas de capturas, así como valores de apresamientos, éstos son sólo una aproximación a los datos reales en términos totales. La intención aquí no es elaborar una historia en tales medidas, sino entender al corso desde la perspectiva monárquica que lo utilizó como

¹ Texto elaborado durante una estancia de investigación auspiciada por la Fundación Alexander von Humboldt (2018-2019).

² Cesáreo Fernández Duro, *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (1895-1903), Madrid, Museo Naval, 1972, v. v, p. 411.

una estrategia naval —en colaboración con diversos sectores de la sociedad— a partir de su evolución en las directrices oficiales a lo largo del siglo XVIII.³

Cuando Fernández Duro escribió sobre la relevancia del curso español se podían conocer las destacadas empresas de éste a partir de compendios volumétricos como el suyo, o gracias a la *Historia de*

³ En la discusión sobre la relación entre la guerra global y la construcción del Estado moderno se ha señalado que la expansión europea se debió a rivalidades militares que condujeron a la reactivación de mecanismos y relaciones de poder para movilizar recursos materiales y humanos en el teatro internacional (Philip Hoffman, *¿Por qué Europa conquistó el mundo?*, Barcelona, Crítica, 2016). En este sentido, más allá de su capacidad fiscal y militar, las principales potencias rediseñaron continuamente sus relaciones con los sectores de producción de sus respectivas sociedades (Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007), para una mayor eficacia en sus métodos de suministro y control administrativo (David Parrot, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012; Rafael Torres Sánchez, *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2015). Ello desarrolló una continua codependencia con empresarios militares (Rafael Torres Sánchez, Pepijn Brandon y Martjolein't Hart, "War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur", *Business History*, 60:1, 2018.). Como parte de esta colaboración entre el "Estado contratista" y la sociedad, el curso fue uno de los ejemplos más claros de la combinación de intereses públicos y privados en beneficio de la producción de poder naval (Gary M. Anderson y Adam Gifford Jr., "Privateering and the Private Production of Naval Power", *Cato Journal* 11, 1991). La organización de la violencia fue factor clave en el desarrollo de la monopolización de los Estados soberanos (Janice Thompson, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994). Sin embargo, contrario a la narrativa del determinismo monopolista, el curso representó la supervivencia de la relación entre los estados clientes, el intercambio y la globalización (Tarak Barkawi, *Globalization and War*, Lanham/Nueva York/Oxford, Rowman & Littlefield, 2006). Por lo tanto, no se disolvió con la aparición de instituciones estatales, como las armadas centralizadas (Bryan Mabee, "Pirates, Privateers and the Political Economy of Private Violence", *Global Change, Peace and Security*, 21, 2009), al contrario, sobrevivió en diversos arreglos y se integró en las estrategias navales público-privadas hasta su declive gradual a inicios del siglo XIX. Siguiendo esta línea, el estudio del curso español del siglo XVIII se entiende mejor en el ámbito de las categorías de colaboración entre el Estado y los grupos de contratistas, mientras que la evolución de su reglamentación permite delinear las estrategias diseñadas de acuerdo con las demandas y recursos disponibles para la proyección continua de poder en el contexto de expansión europea.

la Marina de Guerra española: desde sus orígenes hasta nuestros días (1866), de Emilio J. Orellana. Sin embargo, éstas eran series predominantemente descriptivas y generales en las que el corso no adquiría una perspectiva que no fuese como auxiliar de las operaciones militares principales. A decir de Antonio de Capmany, se trataba de un tipo de guerra “primera”, característica de los pueblos “débiles y nacientes”.⁴ En comparación con la bibliografía francesa de la época (por ejemplo, Charles Cunat, *Histoire de Robert Surcouf capitaine de corsaire*, 1842 o Edouard Ducéré, *Les corsaires sous l’Ancien Régime*, 1895), la historiografía hispanoamericana de entonces no produjo obras monográficas sobre el corso español, aunque se publicaron algunas sobre el realizado por ingleses, franceses y otros rivales de la Corona, como *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVII* (1883), del historiador Dionisio de Alcedo y Herrera.

En el siglo XX el tema adquirió mayor interés, aunque los primeros textos aún se centraban en el corso de otras naciones. Uno de los primeros en abordar el tema nacional, aunque con una miscelánea de eventos y disposiciones, fue el capitán Juan A. García Iglesias en “Corsarios en la primera guerra de coalición contra Francia (1793-1796)” (1988). Poco después, historiadores como Marina Alfonso Mola —“Curso y flota de Indias: los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795”, 1991— y Mario L. Ocaña Torres —“Curso y corsarios en el estrecho de Gibraltar: desde la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739) a la Paz de Aix-La-Chapelle (1784)”, 1990, y “El corso marítimo español en el estrecho de Gibraltar (1700-1802)”, 1993— llevaron a la comprensión de que el corso era una actividad política naval bien establecida para el siglo XVIII. Poco antes de estos textos, Enrique Otero Lana ya había comenzado a confeccionar la tesis que presentaría al corso como elemento cardinal de las políticas monárquicas desde el siglo XVII y abriría una nueva perspectiva que lo colocaría fuera de su tradicional papel secundario —*El corso español del Atlántico en el siglo XVII (1621-1627)*, 1987—, tesis doctoral

⁴ Antonio de Capmany Suris y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Antonio e Sancha, 1779, p. 105.



publicada más tarde como *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII. 1621-1697* (1992). A este parteaguas le siguieron: “La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico” (1999), “El corso del Flandes español como factor de guerra económica” (2005) y, para el siguiente siglo, “La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español, 1739-1748” (2004). En su conjunto, los estudios demuestran que desde la administración de Felipe IV, en los momentos en que la Corona se vio incapacitada para demostrar una posición ofensiva, el corso se situó como una alternativa ideal para la dispersión y contención de fuerzas enemigas. Durante la segunda etapa de la contienda en Flandes (1622-1648), a falta de una armada real, la de Dunkerque y la Escuadra del Norte (comandadas por oficiales de servicio y corsarios experimentados) operaron en conjunto con buques privados en la persecución, captura y, en ocasiones, destrucción de navíos enemigos. Al mismo tiempo, llevaron a cabo misiones de bloqueo y desbloqueo, envío de mensajes, escolta de flotas comerciales, suministro de buques de guerra y defensa costera. Luego, durante la Guerra de Asiento (1739-1748), todavía con una incipiente Armada Real, la colaboración con armamentos privados demostró nuevamente la eficacia del corso como fuerza de persuasión, siendo representativo de los objetivos ministeriales proclives a mantener maniobras de desgaste en etapas de grandes desafíos.

En el proceso de consolidación de los poderes centralizados de los estados modernos, lo que una vez fue una práctica guiada por razones puramente económicas para golpear el comercio rival o generar nuevas inversiones o mercados regionales se fue convirtiendo en un factor decisivo en la planificación de políticas imperiales. Para ello, la Corona española estableció diversas formas de colaboración con la iniciativa privada, de las cuales algunas investigaciones recientes dan una idea a partir de perspectivas regionales a largo o corto plazo: “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el medievo a la modernidad” (2006), de Ana Riviera Medina; “Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI a XVIII”, de Manuel L. Salmoral (2006); “El corso en la Andalucía moderna” (2009), de Eloy Martín Corrales; “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso

en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito” (2013), de Julio César Treviño, y “Corsarios españoles en el golfo de Honduras, 1713-1763” (2018), de Rafal Reichert.

Los textos que abordan este tema desde el punto de vista legal constituyen fuentes más tempranas para la comprensión de la organización de este ejercicio. La validación oficial de la actividad y las formas de colaboración con entidades particulares fueron temas de interés intelectual desde el temprano siglo XVII. Comenzando con discursos como el *Jurídico sobre presas de armadores y quinto de su magstad, según Constitucion de Cataluña* (1669), de José Monrás, seguidos de tratados como el *Jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso* (1746), de Félix Joseph Abreu, y *Bertodano y presas marítimas* (1887), de Isidro Pérez y Oliva, en los que se explican las razones del derecho al corso y al sistema de presas, y se indican sus principios y directrices en el escenario internacional. En lo que corresponde a trabajos con cierta perspectiva histórica, los textos de Óscar Cruz Barney —“En torno al concepto, marco jurídico y vigencia del corso español en Indias” (1996) y *El régimen jurídico del corso marítimo del mundo indiano y el México del siglo XIX* (1997)— son, en conjunto, un examen más completo del cuerpo de leyes del corso español. El primero de estos trabajos aborda el tema desde el contexto específicamente americano, mientras que el segundo aporta reflexiones a partir de conceptos legales y de legitimación que lo convierten en instrumento de represalia y combate al comercio ilícito. Recientemente otros especialistas, como Bernardo Cardona Escandell y Agustín Corrales Elizondo, han contribuido a ampliar los conocimientos técnicos y contextuales del corso en este rubro.

Aunque en el grueso de la historiografía el corso ha sido presentado como una forma de guerra económica destinada a la destrucción del comercio enemigo y, a diferencia de la guerra de escuadras, como una actividad auxiliar en el arte de la guerra y secundaria en las políticas de Estado, algunos estudios han demostrado que en muchas ocasiones fue un elemento clave, aunque no siempre decisivo, en la resolución de un conflicto bélico. Esto sucedió cuando la monarquía planeó, reguló y dirigió el corso hacia objetivos no sólo lucrativos, cuando, mediante buques y tripulaciones financiados por

las cajas reales y/o inversores privados, se establecieron armadas más o menos permanentes durante períodos de tensiones internacionales y se llevaron a cabo misiones especiales para combatir el contrabando. Esto último se volvió vital en las colonias y encontró una fórmula particular en las guardias costeras, por lo que se hablará de ello al final de este texto.

A lo largo del siglo XVIII, los ministros de Marina, Joseph Patiño (1726-1736), José del Campillo y Cosío (1741-1743), Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1743-1754), Julián de Arriaga y Ribera (1754-1776) y Pedro González Castejón y Salazar (1776-1783), fueron claros impulsores del curso profesional. Aunque el ideal no pudo ser sostenido siempre como se planeaba, pues dependía en gran parte del financiamiento y los intereses de la iniciativa privada, se logró mantenerlo vigente bajo cierto control y operando bajo lineamientos institucionales, sobre todo durante grandes contiendas. Ello se observa —independientemente de las ordenanzas generales de la Armada (1748 y 1793) que rigieron el curso real— en los momentos en que los reglamentos para particulares fueron publicados y en el tipo de estímulos que éstos prometen, tales como la concesión de la presa o la excepción del pago de impuestos a Hacienda, del quinto del rey y octavo del Almirantazgo, así como la alcabala. Esto ocurrió en 1702 durante la Guerra de Sucesión Española (1701-1714); en 1718 con la Cuádruple Alianza (1717-1720); en 1754 y 1762 durante las guerras de América del Norte (Franco-Indias) y de los Siete Años (1754-1763); en 1779, al incorporarse España a la Guerra de Independencia de las Colonias Norteamericanas, y en 1794 y 1796, en el marco de la Primera Coalición (1792-1797) durante las Guerras Revolucionarias Francesas. En este sentido, a continuación se analizarán las dinámicas del curso profesional y su evolución en los reglamentos a partir de políticas monárquicas internas y externas conforme avanzó el siglo. Como se verá, existió una tendencia a una mayor sistematización de la actividad privada y pública y su potencialización como arma al servicio del Estado.⁵

⁵ El presente texto forma parte de una investigación que busca analizar las fórmulas y proyectos del curso profesionalizado a lo largo del siglo XVIII, así como su puesta en práctica y dirección hacia el cumplimiento de objetivos estratégicos determinados por las políticas monárquicas.

“Recurso supremo de las guerras pasadas”⁶ y política borbónica

Al comenzar la Guerra de Sucesión Española los aliados borbones mostraban gran confianza en el corso, una práctica que había resultado imprescindible en guerras anteriores (para España en la de los Ochenta Años y para Francia durante la de los Nueve Años),⁷ por lo que se alentó de manera natural y conjunta a partir de la ordenanza de 1702.⁸ En el caso español, ante la falta de una armada ofensiva, durante las primeras dos décadas esta práctica constituyó la mejor forma para defender el comercio ultramarino y combatir el contrabando en regiones cuyos intereses se veían afectados. Así, el corso operó principalmente en las colonias americanas a iniciativa de armadores y autoridades de Santo Domingo, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico, Caracas y Cumaná; y al norte de España, en Guipúzcoa y otros puertos cantábricos. Entonces, aunque los corsarios gozaban de mercedes y libertades especiales de la Armada como sueldos y jurisdicción militar,⁹ su actividad carecía de propósitos tácticos y la mayor parte del tiempo era conducida de manera arbitraria, guiada por intereses individuales y, en muchos casos, sin respetar los marcos jurídicos en cuanto a presas. Para controlar los excesos originados en esta práctica, la Corona decidió conceder o negar patentes en uno u otro caso. Por ejemplo, en general se otorgaban a la región guipuzcoana y, excepto casos especiales, se negaban a la vizcaína, probablemente para evitar que se desviaran recursos de sus actividades comerciales habituales y porque, al ser la región más cercana a Francia, se quería evitar hacerles el corso a los aliados.¹⁰

Mientras la creación de la Real Armada avanzaba lentamente bajo la sombra de la tradicional falta de barcos y hombres, y mientras

⁶ Fernández Duro, *Armada española...*, t. VI, p. 88.

⁷ Especialmente entre 1688 y 1689, cuando Francia enfrentó a la coalición de España, Inglaterra y Holanda, la *guerre du course* constituyó una doctrina oficial impulsada por Sébastien Vauban, consejero de Luis XIV.

⁸ Aunque los armadores debían ajustarse a las ordenanzas de cada país, compartían ciertos derechos y obligaciones. Véase *Ordenanza de corso para franceses y españoles*, Madrid, 5 de agosto de 1702, Archivo General de Simancas (AGS), *Estado*, 4310.

⁹ Artículos XXXIX, XL y XLI, *Ordenanza de corso para franceses...*

¹⁰ Véase Aingeru Zabala, “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 5, 2006, p. 339.

las unidades existentes se utilizaban principalmente para la protección de las flotas comerciales o el enfrentamiento directo con el enemigo, el curso de Estado continuó dependiendo en mucho del apoyo financiero y logístico de la iniciativa privada. Ejemplo de ello es el asiento que se realizó en 1716 con el teniente francés Juan Nicolás de Martinet, a fin de enviar tres de sus navíos y uno del rey —al mando de Bartolomé de Urdinzu y, como segundo, Blas de Lezo— con la misión de operar en costas de Chile y Perú.¹¹ En este tipo de acuerdos, normalmente los gastos de operación arrancaban con una inversión de ambas partes —una y/u otra ponían buques, tripulación, armamento y provisiones— y, en teoría, la comisión continuaba con lo que se iba recaudando de las presas. De ahí solían pagarse los sueldos, y el resto —descontando la posible confiscación del buque para la Armada (que incluía aditamentos, armamento y gente de guerra), el quinto, los impuestos para Hacienda y los costos de los procesos de juicio de presas— se distribuía entre comandantes, oficiales, marinería, infantería y soldados. Pero en aquellos tiempos, con las finanzas mermadas y puestas casi en su totalidad al servicio de los objetivos itálicos, el curso particular se volvió imprescindible. La derrota de la todavía improvisada Armada española frente a la inglesa en el Cabo Passaro (11 de agosto de 1718) constituyó el estímulo para publicar la siguiente ordenanza el 30 del mismo mes, así como su adición, válida para los vasallos de la península y las Indias.¹² La intención era mantener a raya a los enemigos de costumbre —turcos, moros, ingleses, franceses, etcétera— y aprovechar para ampliar la mermada escuadra real con navíos capturados.¹³ Por lo mismo, en aquella ocasión los armadores tuvieron permiso para reclutar tripulación matriculada, lo que generalmente se prohibía.

¹¹ Véase Manuel Gracia Rivas, “En torno a la biografía de Blas de Lezo”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 7, 2012, p. 500-501.

¹² “Ordenanza de 17 de noviembre de 1718. Prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el curso contra turcos, moros y otros enemigos de la Corona”, inserta en Joseph Félix de Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el curso*, Cádiz, Real de Marina, 1746, p. 315-335.

¹³ Ana María Rivera, “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n. 5, 2006, p. 121.

A partir de 1725, la tensión generada por los acuerdos “secretos” urdidos por los embajadores de España y el Sacro Imperio Romano Germánico provocó que los aliados anglo-franceses aumentaran su presencia en las Antillas, el Báltico y Cantabria. La colaboración entre Estado y sociedad para el despliegue corsario tuvo una nueva razón de ser. Incluso favoreció que, en 1728, Patiño lograra finalmente concretar el esperado proyecto de compañía comercial: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Este monopolio no sólo estrechó la colaboración entre la Corona y el consulado andaluz, con expectativas de reforzar el sistema mercantilista, obtener beneficios por parte de sus inversores-accionistas —entre los que se hallaban el propio ministro de Marina y el rey— y contribuir a las cajas reales mediante los cobros por permisos, sino que ofreció combatir el contrabando —especialmente el holandés— y salvar gastos en el sostenimiento de unidades corsarias-guardacostas en Tierra Firme.¹⁴

El despliegue de fuerzas españolas, sobre todo por parte de la Compañía, se intensificó en la fachada americana, incrementando con ello las detenciones bajo el “derecho de visita” y la captura de un buen número de buques británicos *in fraganti*, incluyendo los de la *South Sea Company*, la cual desde el Tratado de Utrecht (1713-1715) contaba con el navío de permiso y licencia para el asiento de esclavos negros. Como se sabe, ésta fue la excusa para que sus inversionistas y algunos oficiales de la *Royal Navy* —miembros de la Cámara de los Comunes— forzaran la declaración de guerra (de Asiento o de la Oreja de Jenkins) en 1739. Ante esta nueva etapa bélica, y continuando con el ritmo que ya se llevaba, al tiempo de expedir una *Instrucción de corso y presas*,¹⁵ la Corona comenzó a fletar buques corsarios extranjeros, a embargar mercantes pesqueros y de corso de sus vasallos y a reunir las presas con las que contaba y armarlas para

¹⁴ Mismas que se regían por los reglamentos de corso de 1674. Véase *Real cédula de fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y reglas económicas de buen gobierno, con que la estableció la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, en Junta General del año 1728*, Madrid, Impresor del Rey y su Consejo, 1765.

¹⁵ El intendente de Cádiz, Francisco de Varas Valdés, envía instrucciones sobre corso y presas a su subdelegado en las Islas Canarias, 21 de enero de 1741, AGS, *Secretaría de Marina*, leg. 540, s. f. Véase Fernández Duro, *Historia de la Armada...*, t. VI, p. 331.

tal propósito. Luego, el 18 de diciembre del mismo año, fundó la Real Compañía de la Habana¹⁶ que, junto a su homóloga guipuzcoana, llevaron a cabo una importante labor de auxilio a la Armada en acciones de defensa y transporte, además de préstamos en dineros.¹⁷ De manera paralela, los gobiernos locales liberaron licencias para los armadores, a tal grado que algunos llegaron a conseguir varias al mismo tiempo, lo que les permitió ampliar su radio de acción.¹⁸ En su conjunto, buques reales y fuerzas “especiales”¹⁹ permitieron resistir los ataques a las plazas y el bloqueo al comercio en Norteamérica, Sudamérica y el Pacífico, desgastando las fuerzas británicas hasta su capitulación en 1748. El desenlace confirmó la confianza en la guerra de corso y la necesidad de su reestructuración para hacer de él un recurso permanente al servicio de las políticas monárquicas.

La unificación militar del corso: la legislación de la segunda mitad de la centuria

Desde inicios del siglo XVII, las ordenanzas de la Armada y las de los particulares mantuvieron diferencias en sus estatutos de corso. Las primeras, tendientes a instruir sobre el orden esperado de profesionales militares, se enfocaban en los procedimientos para el resguardo

¹⁶ *Real cédula estableciendo una compañía en San Cristóbal de la Habana dedicada a la conducción de tabacos, azúcar, corambre y otros frutos de la Isla de Cuba, 18 de diciembre de 1740*, inserta en Antonio Muro Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidas en el Archivo General de Indias*, 3 v., Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, v. III, p. 253-275.

¹⁷ Dada la importancia de sus servicios en la guerra, a partir de 1745, a la segunda se le liberó del pago del quinto y octavo, y en 1746 se le concedieron los derechos de presas de esclavos que hiciese a la Compañía del Sur. “Real Resolución de 30 de julio de 1745” y “Real Cédula de 31 de diciembre de 1746”, contenidas en *Real cédula de fundación...*

¹⁸ Julio César Rodríguez Treviño, “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito”, *Uliá. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 22, 2013, p. 21-22.

¹⁹ Incluyendo, en menor medida, las francesas entre 1743-1744 (Segundo Pacto de Familia).

e inventario de las presas, la revisión y cuidado de su documentación, así como en el litigio y proceso de venta y repartición.²⁰ Las segundas, en cambio, guiaban sobre quiénes podían realizar el corso (vasallos de los reinos y/o de Indias), cuáles eran sus expectativas (la persecución de moros, del corso inglés o el contrabando) y cómo debía organizarse (el tipo de buques, tripulaciones, armas, así como las libertades, prohibiciones, beneficios, costos y exenciones de un servicio prestado a la Corona). Empero, conforme avanzó el siglo los reglamentos reflejaron cada vez más la necesidad del Estado de unificar y sistematizar el ejercicio del corso tanto real como privado. Particularmente se observan estas diligencias en el orden castrense, lo que también fue de la mano con la tendencia institucional de dar mayor competencia a los cuerpos militares sobre los ministeriales. Así, desde las primeras ordenanzas para particulares se ofrecían ventajas a las compañías corsarias que se distinguieran en acciones “como si lo hicieran en las armadas”. Incluso los armadores podían disponer de uniformes, pistoletes y otras “cosas que goza la gente de milicia”,²¹ privilegios que también fueron concedidos a los corsarios-guardacostas de las compañías Guipuzcoana y de La Habana.

La asimilación de estos atributos en el aspecto legal fue todavía más notoria al término de la Guerra de Asiento, a partir de las nuevas ordenanzas generales para la Armada de 1748 (obra del ministro Ensenada)²² y, más tarde, en las particulares de 1754, en las que influyó la entrada al Ministerio de Marina de Julián de Arriaga y

²⁰ Véanse las *Ordenanzas para el buen gobierno de la Armada del mar Océano: dadas por S. M.*, 24 de enero de 1633, ed. facs., Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1974.

²¹ Véase artículo I, *Ordenanza de S. M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos, como contra los rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda. Dada en el Pardo á 24 de diciembre de 1621*, inserta en Abreu y Bertodano, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar*; artículos XV, XVII y XVIII de *Ordenanza de la señora Reyna gobernadora á favor de los armadores, que salieren á corso en los mares de las Indias, concediéndoles varios privilegios, y mercedes*, Madrid, 22 de febrero de 1674, AGI, *Indiferente General*, 1828; artículos XXXIX, XL y XLI, *Ordenanza de corso para franceses...*; y XXVI-XL, “*Ordenanza de 17 de noviembre de 1718...*”.

²² Quien, además, mostró gran confianza en este recurso con la puesta en práctica de misiones corsarias especiales y secretas, como las del comandante Pedro Mesía de la Cerda en 1748 y 1752.

Ribera —bailío de la Orden de Malta y miembro del Gran Cuerpo—, quien participó en la redacción de estas ordenanzas y en la del reglamento de 1762. La confianza que Arriaga tenía en el corso le era natural, pues él mismo era un caballero-oficial formado en la tradición de las caravanas corsarias de la Orden que operaban en el Mediterráneo y Atlántico, por lo que fue partidario del embarque de guardiamarinas en aquellos buques-escuelas para que se entrenaran en prácticas náutico-militares. Pero, sobre todo, el ministro mostró interés en dar mayor correspondencia y claridad normativa a la actividad privada, por lo que las ordenanzas de 1754 detallan, como nunca antes, procedimientos al estilo de la Armada: a quiénes y en qué lugares podían hacerse las presas —en acuerdo con los tratados internacionales— o cómo debían realizarse los procesos de captura, resguardo y presentación de pruebas para su validación y posterior repartición y venta.²³ Además, por primera vez en los reglamentos para particulares se incluye el permiso para enarbolar la bandera real²⁴ —la cual debía ser blanca con el aspa (o cruz) de Borgoña y, en medio, el escudo de Castilla y León—, además de otro género de insignias “según convenga en los casos en que es permitido por estilos de mar”. El distintivo de gallardete también era consentido, siempre y cuando los navíos corsarios no estuviesen incorporados a alguna flota real, en cuyo caso debían subordinarse a

²³ *Ordenanza de corso para Indias*, 29 de abril de 1754, AGS, *Marina*, leg. 6799, f. 198-199.

²⁴ El cual ya estaba registrado en la ordenanza de la Armada de 1748. En el tratado tercero, título III, artículo II, se lee: “De esta bandera [la ordinaria nacional blanca, con el escudo de armas], que es distintiva de los navíos de la armada, no podrán usar los de los particulares, sino de la blanca con cruz de Borgoña. Pero los navíos que fueren armados en guerra, y mercancía o solamente en guerra, podrán añadir, en medio de la cruz, el escudo de mis armas”. *Ordenanzas de su majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, 2 t., Madrid, Juan de Zúñiga, 1748, t. 1, p. 128. Por otra parte, en el tratado VIII, título I, artículo XIV y tratado IX, título II, artículo I, se menciona que la bandera blanca con la cruz de Borgoña es distintiva de las brigadas de infantería y artillería de marina. *Ibid.*, t. 2, p. 103 y 338. En cuanto al gallardete, ninguna embarcación de particulares podía usarlo por ser distintivo de navíos de guerra y sólo podía “ponerse debajo de grímpola, estando en puerto extranjero, en que no haya embarcación de mi armada, o particular, mandada por oficial de ella”. Tratado tercero, título III, artículo XVII, *ibid.*, t. 1, p. 133.

ella.²⁵ Igualmente, las compañías comerciales podían enarbolar la bandera real cuando operaran con este fin. Las instrucciones sobre los usos de la heráldica para el corso designadas en los estatutos de la Armada y su reiteración en las particulares son indicadores del proceso paulatino de formalización de la actividad como parte del proyecto de reestructuración de las fuerzas navales. El interés iba más allá de lo simbólico: otorgar prerrogativas de la Armada a los particulares implicaba dotar de jerarquía a sus miembros y de orden castrense a sus acciones, en la espera de que ambos mecanismos actuasen bajo una sola estrategia estatal.

El siguiente período bélico en América del Norte (guerras Franco-India y de los Siete Años), que culminó de manera desfavorable para los aliados borbones, llevó a éstos a unirse en un Tercer Pacto de Familia (1761) e idear un programa conjunto para la recuperación y el desarrollo a gran escala de sus fuerzas navales. Para ello, sus secretarios de Marina, Arriaga y Etienne-François, duque de Choiseul, pusieron en marcha la reestructuración administrativa y militar, la reactivación de la carrera armamentista y la construcción de navíos con influencia tecnológica francesa, lo que los llevó a alcanzar superioridad numérica frente a la marina británica en la Guerra de Independencia de Norteamérica. Pero no nos adelantemos. Antes de la contienda, todavía en vías de consolidación de su Armada, España se mostraba reacia a entrar en una confrontación directa y, en un inicio, limitó su ayuda a dinero, armas y municiones para los rebeldes. Pero la declaración de guerra de Francia en 1778 y su invitación para sumar esfuerzos en apoyo a la insurgencia —no en balde habían trabajado de forma paralela en desarrollarse militarmente— obligó a modificar la estrategia.

Si bien por aquel entonces los aliados contaban con una buena fuerza de navíos de línea, se acudió nuevamente a la acción conjunta entre los efectivos públicos y privados. Con el propósito de especificar el *modus operandi*, en 1779 la Corona española expidió una ordenanza inserta a la de 1762,²⁶ y una adicional a las generales de

²⁵ Artículos LXXXVI-LXXXVIII, *Ordenanza de corso para Indias...*

²⁶ *Real cédula de S. M. en que se inserta la Real ordenanza de corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*, Madrid, Pedro Marín, 1779.

la Armada (prácticamente idéntica a su homóloga francesa de 1778).²⁷ Unas y otras mostraban interrelación en sus estatutos, sobre todo en cuanto a los procedimientos de presas. Así, por ejemplo, si los armadores eran “obligados” por los comandantes de las escuadras de guerra a salir con ellos o “unirse en la mar”, aquéllos tenían derecho a una parte del botín y a gratificaciones que hicieren juntos.²⁸ La asimilación de privilegios era alentadora, pues se prometían recompensas, pensiones y empleos del servicio según la “clase”, además de grados militares y distinciones de nobleza, dependiendo de “la fuerza de los bajeles de guerra o corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren”. La invitación a realizar un curso más ofensivo incluía la promesa de otorgar una cuarta parte más de gratificaciones por pieza de artillería si el buque era apresado en combate o abordaje, si tenía un mayor número de cañones que el apresador y si era de guerra-mercante.²⁹

Al término de la guerra norteamericana, el ministerio español continuó en manos de militares enfocados en el rearme naval y en la intensificación de las funciones del Cuerpo en las políticas institucionales. Si bien se había logrado mantener una armada numerosa, ello fue a costa de un gran esfuerzo. Con el aumento de la deuda sobrevino un colapso en la producción de los astilleros en detrimento del desarrollo naval. El nuevo frente, una Francia insurrecta en expansión, fue aún más extenuante y constituyó uno de los peores escenarios de actuación de la Real Armada. Las ordenanzas de 1793,³⁰ redactadas por José de Mazarredo, denotan el intento de elevar el nivel táctico de la Armada y, de paso, su espíritu contrariado, pues se enfocan en la organización, orden militar y ejecuciones de las flotas. Pero, en comparación con las anteriores, apenas tocan el tema de las presas, quizás porque el almirante mostraba una inclinación

²⁷ *Ordenanza de primero de julio de 1779 adicional a las generales de la Real Armada, sobre presas que hicieren los navíos, y demás vageles de ella*, Madrid, Real de la Gazeta, 1779.

²⁸ Artículos XIII-XV, *Ordenanza de primero de julio...*

²⁹ Artículos XLVIII, LII, *Real cédula de S. M...*

³⁰ *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, 2 t., Madrid, Viuda de Don Joachin Ibarra, 1793.

mayor por la guerra ofensiva que por el corso —por lo menos el particular—, y porque la necesidad de restaurar las capacidades operativas de la escuadra real era apremiante.³¹ La evidente debilidad de la Armada obligó a nuevas expediciones de cédulas de corso en 1794 y 1796 (al comienzo de otra guerra con Inglaterra), con las cuales se buscó alentar el ejercicio en su máxima ofensiva bajo la promesa de su debida recompensa.³² Empero, los esfuerzos, que incluyeron la intención de retomar el tradicional frente aliado con Francia, fueron en vano, y derrotas como la del Cabo San Vicente (1797) se sucedieron de manera continua hasta el cierre de la centuria, tiempo en que el corso pudo resolver muy poco a nivel estratégico.

Las guardias costeras: ¿privatización de las fuerzas militares?

Ya se vio cómo, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, gracias a la inclinación por organizar y homogeneizar la práctica corsaria, los reglamentos remitieron a una u otra ordenanza o real cédula del corso privado o real de manera complementaria. Empero, pese a que en teoría compartieran la estructura operacional, el cuerpo jurídico privado se mantuvo independiente —al igual que su financiamiento— en aras de un mejor control organizativo y práctico, de una eficiente orientación de sus misiones y una búsqueda de ventajas en la distribución de sus presas. Dentro de este corpus normativo, los guardacostas representaron un caso aparte, pues el motivo de su existencia era la vigilancia costera y el combate al contrabando, por lo que practicaban el corso de manera regular. Al ser formaciones creadas esencialmente para la seguridad y defensa marítima litoral y, por ello, representar un segmento de las fuerzas reales, es lógico pensar

³¹ Antonio Miguel Bernal, “Las vísperas de Trafalgar”, en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 92.

³² *Ordenanza prescribiendo las reglas con las que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona*, 1 de mayo de 1794, AGS, leg. 551, y *Ordenanza de S. M. que se prescribe las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra los enemigos de la Corona*, 12 de octubre de 1796, Archivo General de Indias (AGI), IA 42/19.

que debían ser organizadas y financiadas por la Corona. Sin embargo, no siempre fue así. La Armada Real, con un número insuficiente de unidades de guerra en relación con el extenso territorio imperial, estuvo imposibilitada para dedicar unidades a este propósito. Por consiguiente, el funcionamiento de las guardias costeras dependió del apoyo y financiación de las autoridades de los consulados —y sus cajas reales—. Más aún, de vecinos o grupos de comerciantes ávidos de combatir el contrabando y la piratería regional. Pese a que en principio su campo operacional nos pareciera claro, a excepción de instrucciones locales esporádicas o algunas menciones entre líneas en las ordenanzas generales de la Armada, del curso particular o de las compañías comerciales, esta práctica no contó con una reglamentación propia hasta comienzos del siglo XIX. Mientras tanto, su jurisdicción permaneció fluctuando entre la de Marina de Guerra y la de las flotas corsarias.

La causa de esta aparente ambigüedad está en sus orígenes. En los reinos de España las guardias costeras existían desde tiempos remotos para el patrullaje de los litorales del norte y noroeste de la península. Lo mismo ocurría con la persecución de la piratería francesa y el corso argelino y berberisco en las cercanías a Andalucía. Para ello fueron creadas, respectivamente, la Guarda de las Costas de Vizcaya en 1493 y la Armada Guardacostas de Andalucía en 1521,³³ ambas financiadas por la Real Hacienda a través de la avería o impuesto al comercio ultramarino.³⁴ Pero no se trataba sólo de armadas de carácter regional, pues además de proteger villas y convoyar buques mercantes en las cercanías, realizaban misiones como navíos de aviso y registro o para el transporte de aditamentos militares y tropa. Además, no tardaron en ser enviadas a resguardar las flotas durante su viaje a las Indias y, una vez en el Nuevo Mundo, ser implementadas de manera provisional para la persecución del comercio ilícito y la protección de villas americanas, sufragadas en

³³ También llamada Armada del Poniente, de Averías y, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, Armada de la Guarda de la Carrera de Indias o Armada Real del Océano.

³⁴ Véase Esteban Mira Caballos, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del imperio”, *Revista de Historia Naval*, n. 74, año XIX, 2001, p. 4-5.

su mayor parte por cajas locales.³⁵ Así, en el siglo XVI llegaron a operar la Armada del Caribe (desde Santo Domingo), algunas armadillas compuestas por saetillas y galeras en Cartagena de Indias y las Antillas Mayores (1575-1578), un grupo de galeras guardacostas de Tierra Firme (1583) y de La Habana (1588), además de otras que se construyeron en el Perú a finales del siglo con el mismo fin. Sin embargo, en la práctica fueron poco eficientes, pues, por alistarse básicamente cuando había noticia de alguna amenaza cercana, tenían un carácter esporádico.

Empero, tal como sugiere una cédula expedida por Felipe IV el 6 de enero de 1629, el deseo de formar una “armada guardacostas” de carácter permanente para la defensa contra la piratería y el corso en el golfo de México ya estaba presente. Aunque la idea era sostenerla con recursos de la Nueva España, la falta de éstos impidió la ejecución de la orden. Finalmente, el 4 de mayo de 1635 se decretó la creación de la Armada de Barlovento.³⁶ Ésta comenzó a operar un año más tarde desde Veracruz, costada por su propia “renta de alcabalas, Unión de Armas y Armada de Barlovento”. Si bien fue concebida como una “armada de la guarda de la Carrera de Indias” —por lo que debía escoltar y proteger las flotas en sus viajes trasatlánticos y, por lo tanto, su rango de extensión se limitaba a las Antillas y costas del Golfo mexicano— en numerosas ocasiones fue enviada a realizar vigilancia costera y a perseguir el comercio ilícito. Con barcos y tripulaciones escasas, poca actividad y algunas victorias, esta armada sobrevivió como pudo hasta 1748 para después dejar el recuerdo de ser sólo un “monstruo en el gasto y hormiga en la utilidad del servicio”.³⁷

Los costos de la manutención de una fuerza semejante —ideada para ser permanente, de mayor envergadura tanto por el número de unidades como por tonelaje y armamento, con misiones múltiples como la escolta y protección de flotas comerciales, el resguardo

³⁵ Geronimo de Uztariz, *Theorica y practica de comercio y de marina* [...], Madrid, Antonio Sanz, 1757, p. 222.

³⁶ Adela Pinet Plasencia, *La península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 148.

³⁷ Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, 1981, p. 212.

de litorales y la persecución de la piratería y el contrabando— hicieron que la Corona se inclinara por la organización de flotillas menores de carácter local y temporal. Por lo mismo, tanto en la reglamentación como en la práctica, las diferencias entre las guardias costeras y el corso fueron sutiles. En teoría, las primeras, constituidas con buques y tripulaciones provistas por las arcas reales o por medio del gravamen al comercio marítimo, debían cumplir labores de patrullaje costero, persecución del comercio ilícito y escolta de flotas de comercio. Ejercicios en los que, de una u otra forma, la persecución y captura de presas también formaban parte. Por su parte, los corsarios, en su mayoría financiados por la iniciativa privada, aunque no necesariamente debían realizar acciones de vigilancia o escolta, muchas veces así lo hicieron. En una realidad donde el Estado debía aprovechar los recursos a la mano para cumplir sus objetivos y necesidades inmediatas, ambas fórmulas compartían facultades y se utilizaron de manera alterna o combinada. Por ejemplo, si se mira con atención la Real Cédula de fundación de la Compañía Guipuzcoana, se notará la mención al corso y a la actividad guardacostas, prácticamente sin distinción, como una de sus obligaciones. Frases que refieren el otorgamiento de “patentes de corso para los guardacostas” por parte del gobernador de Caracas o el que “puede valer-se la Compañía de los navíos de presas de sus guardacostas” dejan al vuelo la idea de que, en este caso, ambas actividades eran consideradas una sola.³⁸

Independientemente de este particular, por las muchas veces en que se ordenó la formación concreta tanto de escuadras corsarias como de guardacostas,³⁹ es evidente que existía alguna diferencia,

³⁸ *Real cédula de fundación...*, f. 33 y 124.

³⁹ Desde el siglo anterior existía este afán. En 1635 se ordenó formar una compañía al mando de Juan Esquivel para vigilar la entrada de los puertos cubanos, sufragada por el impuesto de “armadilla” (sobre mercancías que entraban en la isla en buques menores). En noviembre de 1670 se mandó armar guardacostas “ayudando los vecinos por no poder entonces el real erario”, para lo que después se enviaron buques y se agregaron comisos de mar. Ramón de la Sagra, *Historia económico-política y estadística de la Isla de Cuba, o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, La Habana, Viudas de Arazoza y Soler, 1831, p. 230. Más adelante, el virrey conde de Galve mandó formar una armada para patrullar las costas novohispanas, financiada con el impuesto de la media anata que

aunque todavía a mediados del siglo XVIII continuaban sin quedar del todo claras sus atribuciones. Por lo mismo, llegado el momento, algunas autoridades se vieron forzadas a subrayarlas. Así sucedió cuando, en 1742, el intendente de Cádiz, Francisco de Varas y Valdés, salió en defensa de los armadores de corso de las Islas Canarias frente a las exigencias de su capitán general, don Andrés Bonito Pignatelli, quien, contrario a la práctica “natural”, decidió obligarlos a proteger el archipiélago, fungiendo como guardacostas:

No sé en qué ordenanzas o máximas políticas o de guerra se apoya el que los corsarios particulares, que gastan sus caudales y exponen sus vidas para adelantar sus intereses (al paso que ofenden al enemigo en los suyos), deben ser obligados a servir de guardacostas del puerto de armamento y las inmediatas contra las incursiones de las embarcaciones de guerra corsarias del propio enemigo, ni buscarlos ni presentárseles para chocar con ellas, sino en un inevitable caso, cuando el supuesto sobre que arman es únicamente el de correr el distrito de los mares y costas que les es permitido por su patente, apostándose en los pasos de los tránsitos más regulares de los mercantiles a fin de rendirlos y lograr las ventajas que se prometen, evitando los reencuentros y riesgos con quien no les tenga cuenta.⁴⁰

La protesta del intendente da cuenta de un asunto que ha sido clave en la mencionada confusión de jurisdicciones: la falta de claridad reglamentaria. Como se dijo, la actividad guardacostas se guiaba más por instrucciones expedidas al momento, pese a que su función en teoría debía ser más pública que privada. De hecho, en toda la legislación del corso de la centuria sólo los estatutos de 1754 mencionan

se cobró en 1687 por encomiendas de indios en el virreinato. Oscar Cruz Barney, *El corso marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 232. En 1688, el mismo virrey usó fondos eclesiásticos y del consulado de la Ciudad de México y mandó construir navíos guardacostas para las inmediaciones de Nueva Galicia. Oscar Cruz Barney, “La obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo”, *Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, n. 28, 1998, p. 197.

⁴⁰ De lo contrario, argumentaba Varas, “era preciso que se les costease y gratificase proporcionalmente, por no estar obligados otra cosa los particulares”, AGS, SM, leg. 532, s.f., 20-febrero-1742, citado por Enrique Otero Lana, “La Guerra de la Oreja de Jenkis y el corso español (1739-1748)”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n. 44, 2009, p. 117-142.

que: “los bajeles de armada que en América sirvieren de guardacostas [...] se reglaran a todas las prevenciones de esta ordenanza sobre reconocimiento y detención de las embarcaciones que encontraren y reconocieren”.⁴¹ Aun cuando el mismo reglamento indica que “siendo el corso ejecutado en América para *guardar sus costas* y limpiar sus mares de piratas y tratantes en ilícito comercio un asunto tan importante a mi Corona”,⁴² prácticamente se estaban equiparando ambas funciones. La vaguedad continuó obligando a especificar cada caso en la práctica. Así ocurrió cuando, en 1767, el gobernador de Puerto Rico, Marcos Vergara, solicitó a Arriaga que a las embarcaciones destinadas a la isla en la lucha contra el comercio ilícito se les diera el nombre de guardacostas y “no de otra forma”, esto es, corsarias.⁴³

La situación de los guardacostas era singular ya que, pese a que también se les otorgaban patentes para capturar bajeles, no eran considerados del todo corsarios. Aunque en teoría debían ser más protectores-vigilantes que persecutores, como se ha reiterado, también combatían el comercio ilícito llevando a cabo la persecución y detención de buques sospechosos. La raíz de la confusión radica en que, aunque las armadas costeras comenzaron siendo un órgano del Estado para patrullar litorales y combatir el contrabando y la piratería, cuando sus misiones se expandieron más allá de su capacidad se fueron “disolviendo” en patrullas regionales subvencionadas en algunas ocasiones por las cajas reales y otras veces parcial o totalmente por particulares, siendo entonces empleadas comúnmente en misiones corsarias. Como se vio, esto también ocurrió a la inversa: a falta de una guardia costera, corsarios locales fungieron en ocasiones como unidades para patrullaje y defensa. Se trata de un terreno pantanoso cuya opacidad radica en la inexistencia de un cuerpo legal adecuado. Mientras en algunas partes de la legislación para el corso

⁴¹ Artículo LXXXV, *Ordenanza de corso para Indias...*

⁴² Artículo LXXXVI, *Ordenanza de corso para Indias...*

⁴³ “El Gobernador de Puerto Rico Marcos Vergara a Juan de Arriaga que en lo futuro dé el nombre de Guardacostas a las embarcaciones que destine contra el comercio ilícito para guardar las de esta isla”, 22 de diciembre, 1767, citado por Cruz Barney, *El régimen jurídico del corso marítimo del mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, p. 252.

o a partir de instrucciones específicas se intentó homogeneizar su actividad —sobre todo en la captura de presas—,⁴⁴ en otras se buscó reiterar sus responsabilidades como institución pública. Pese a su origen real, conforme avanzó el siglo no se le acabó de dar carácter de armada de guerra, y su organización y facultades dependieron más de instrucciones ajustadas a realidades regionales. En el caso americano, por ejemplo, las dadas al comandante Juan Bautista Bonet para los guardacostas de Cuba en agosto de 1779 disponían que para el procedimiento de captura debía seguirse una orden de enero de 1772 enviada al Departamento de Marina de Cuba,⁴⁵ y en cuanto a distribución del botín, a las ordenanzas generales de 1748.

Una mayor asimilación jurídica del corso y la guardia ocurrió en las dos últimas décadas de la centuria. Aunque los esfuerzos de centralización de las fuerzas militares estatales fueron insuficientes para el sostenimiento de estas formaciones de manera permanente y, por ello, continuaba cediéndose un segmento al espectro de inversión de particulares, la Corona nunca abandonó su control, ni siquiera en los momentos en que las unidades del rey fueron cedidas para el corso y sufragadas totalmente por inversión local. Es más, cuando tuvo la oportunidad de invertir, llegó a hacerlo en formaciones locales como método para el combate al contrabando y el patrullaje de litorales. Así se entiende la aparición de la instrucción para comandantes de embarcaciones corsarias-guardacostas de 1784,⁴⁶ en la que además de hacer por primera vez la equivalencia del corso y la

⁴⁴ Por ejemplo, *Para que los virreyes, presidentes de las audiencias y gobernadores de los puertos de Indias ejecuten lo que se expresa sobre presas de las embarcaciones extranjeras, que estuviere dadas fondo o navegaren rumbos sospechosos, auxiliándolas en los casos que se prescriben*, 9 de agosto de 1738, inserta en Muro Orejón, *Cedulario americano del siglo XVIII...*, p. 213-218, documento que pretendía aclarar dudas sobre los parajes y circunstancias de captura de buques ingleses y holandeses por guardacostas o armamentos particulares.

⁴⁵ *Real orden de 14 de enero de 1772 relativa a la detención de embarcaciones extranjeras*, transcrita en el artículo III de la *Instrucción que han de observar los comandantes de los buques del rey, guarda-costas de esta Isla de Cuba, por el comandante de Marina, Juan Bautista Bonet*, La Habana, 9 de agosto de 1774, AGS, Estado, 6986; véase Cruz Barney, *El régimen jurídico...*, p. 256.

⁴⁶ *Instrucción para comandantes de embarcaciones corsarias-guarda-costas*, citada en Oscar Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, año 16, n. 60, 1998, p. 212.

guardia —como su mismo título refiere—, revela órdenes sobre las facultades de sus comandantes, sobre orden, disciplina y tácticas de defensa y combate, así como sobre derechos y justicia, indicando que debía regirse por las ordenanzas de la Armada. Esta instrucción también precisa el cuidado en la administración de las finanzas y pertrechos de los navíos, ya que los gastos (o la mayor parte de ellos) corrían a cargo de la Real Hacienda. Se trata de un intento por formalizar, de una vez por todas, el carácter oficial de las fuerzas guardacostas, añadiendo facultades y privilegios de las corsarias como la obtención de beneficios del sistema de presas. Además, al otorgarles carácter castrense con base en las ordenanzas generales, se buscaba alejarlas de la arbitrariedad y libertades características de la actividad privada.

Esta necesidad de unificación de las fuerzas militares se encuentra también en las injerencias entre las guardias costeras y los resguardos militares de tierra. Por ejemplo, en una ordenanza para intendentes del ejército y provincia en la Nueva España de 1786, en el título sobre comisos “mixtos de mar y tierra”, con el fin de otorgar los méritos justos se detallan los modos y cantidades de la distribución de embarcaciones contrabandistas aprehendidas por guardacostas, las cuales dependían del grado de intervención de la vigilancia terrestre en la captura.⁴⁷ La necesidad de clarificar el terreno de acción de ambas entidades para su mutua colaboración se advierte en otro documento: el “Nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz” (1787). Éste fue desarrollado por el virrey Manuel Antonio Flores por solicitud del rey y en él se propuso el establecimiento de garitas de vigilancia en tierra, de una balandra y de dos pequeñas embarcaciones por mar.⁴⁸

⁴⁷ La mitad del valor del buque, más $\frac{2}{3}$ partes de la carga. Otras consideraciones partían de casos en que la presa hubiera sido abandonada al encallar y, por el peligro que representaba para los guardacostas, tuvieran que solicitar apoyo al resguardo terrestre. También se examinaba el que se hubiera abandonado el navío detenido sin darle auxilios o permitido la fuga de su gente, así como el que hubiera pérdidas o heridos entre la tripulación guardacostas tras la rendición. *Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva-España: de orden de su majestad*, Madrid, Imprenta Real, 1786, p. 501-514.

⁴⁸ Reales órdenes del 23 de diciembre de 1787 y 10 de noviembre de 1788 sobre plan de arreglo para los resguardos de Veracruz, citadas en Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 201-204.

Aun cuando, alegando sus altos costos y otras problemáticas, el proyecto no fue aceptado del todo y sólo se mandaron construir los dos bergantines (*Volador* y *Saeta*) —lo que denotó la perpetua escasez de recursos para llevar a cabo los proyectos como se ideaban—, se dejó asentado el deseo del Estado por continuar en la búsqueda de soluciones a la problemática de la protección de su flanco americano mediante la coordinación entre sus recursos navales y terrestres. Por ello, la entrega de los bergantines se realizó con una instrucción para sus comandantes en 1791.⁴⁹ Ésta fue aprobada y publicada en 1793 tras resolverse algunas dudas de injerencias, como la visita de los intendentes a los “buques del rey” guardacostas a fin de vigilar sus actividades.⁵⁰ Dirigida a los comandantes guardacostas encargados de extinguir el contrabando en los litorales de Yucatán, islas de Contoy y Mujeres, Varadero, Laguna de Términos, ríos de San Pedro y San Pablo, Coatzacoalcos y puertos de Tampico y Trinidad,⁵¹ dicha instrucción auguraba la incorporación de las fuerzas costeras a la Armada. Al indicar las obligaciones y derechos del comando cuyo fuero se equiparaba al de esta última, así como el carácter de sus misiones —que incluían reconocer las embarcaciones novohispanas que pudieran participar del comercio ilícito y la escolta de buques de registro desde otros puertos— y su sujeción a los procedimientos sobre presas indicados en las ordenanzas generales de ese mismo año, prácticamente se consideraba a dichos comandantes como parte de esta Armada, pese a que todavía no contaban con la totalidad de sus privilegios.⁵²

⁴⁹ Sobre instrucción provisional, véase Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 205-206.

⁵⁰ Existió una controversia entre el capitán al mando, Ignacio de Olaeta, y el virrey Revillagigedo, sobre si los buques estaban exentos o no de visita, ya que el primero defendía que se trataban de unidades de la Real Armada. Véanse *Representación del comandante de los buques guardacostas de Veracruz sobre que los reconocimientos que por la instrucción se les sujeta en las entradas son contrarios a los fueros del cuerpo declarados*, Real Orden del 20 de agosto de 1789, Archivo General de la Nación (AGN), *Marina*, v. 84, exp. 4, f. 176-189; Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 207.

⁵¹ *Instrucción que han de observar los comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*, Archivo General de la Nación (AGN), *Provincias Internas*, v. 19, exp. 8, f. 236-245.

⁵² Como estar exentos de visitas y del resguardo de puerto. Véase Cruz Barney, “El régimen jurídico de los guardacostas...”, p. 222.

El anhelo de unificación se consolidó finalmente al iniciar el siglo XIX, cuando por primera vez y de manera oficial los guardacostas pasaron a formar parte de la Real Armada a partir de la *Instrucción para gobierno de los bajeles de S. M. Guardacostas de Indias* de 1803, en cuyo prefacio se lee:

habiendo sido empleados hasta ahora indistintamente en objeto de tanta importancia, no solo buques de guerra de la Real Armada, sino también los que se han armado al intento por la Real Hacienda, han venido a resultar de esta diferencia perjuicios notables a la unidad que debe guardarse en una misma clase de servicio, y a los progresos que habría podido hacer la Marina Real, si sus oficiales y gente de mar se hubiesen entretenido en objetos tan análogos a su profesión. En consecuencia, habiendo resuelto S. M. que todos los guardacostas de sus dominios queden agregados a la Real Armada [...].⁵³

Conclusiones

La evolución del marco jurídico del corso a lo largo del siglo XVIII —incluyendo el de los guardacostas— confirma que éste representó un recurso provechoso con el que la Corona trató de mantener el equilibrio comercial sobre todo en sus colonias y, a partir del trabajo conjunto de escuadras reales y privadas, significó un modo de contención de la injerencia enemiga en sus territorios y un mecanismo de defensa y confrontación, especialmente durante los períodos de grandes conflictos bélicos y depresiones económicas. Si bien todavía a principios del siglo XVII se trataba de fuerzas navales secundarias, guiadas sobre todo por intereses regionales y económico-comerciales, la reanudación de las operaciones de la guerra en Flandes descubrió que el corso podía ser una estrategia eficaz para la contención y ofensiva ante las fuerzas enemigas. A partir de entonces, su importancia se reflejó en un marco legal tendiente a la adquisición de una preeminencia equiparable a la de la Armada de guerra.

⁵³ *Instrucción para gobierno de los bajeles de S. M. Guardacostas de Indias*, Madrid, Imprenta Real, 1803, p. 6.



El proceso de ensamble jurídico estatal y privado, reflejo de la paulatina militarización del sistema naval a lo largo del nuevo siglo, comenzó tras otro desgastante, pero esta vez exitoso —en términos de resultados—, período bélico (1739-1748), en el que la guerra de corso contra Inglaterra demostró ser un instrumento de persuasión determinante en los resultados de la contienda. Desde entonces, su evolución tendió a unificar aun más los procedimientos de los armamentos privados para una formación, disciplina y acción más castrense, en sintonía con el cuerpo jurídico de la Real Armada. Aunque el ensamble de ambas fuerzas nunca llegó a ser definitivo, al depender en gran medida de la inversión e intereses de la iniciativa privada, la Corona logró mantener el control y la utilidad de sus fuerzas “sutiles” al servicio de sus objetivos y de proyección de poder naval. Incluso, la fórmula del corso-guardacostas, aunque permaneció la mayor parte del tiempo en cierta ambigüedad en su formación legal, administrativa y hasta operacional, producto de la dificultad de encontrar acuerdos entre los intereses públicos (estatales) y privados y su incorporación final y definitiva a la Armada al inicio de un nuevo siglo, reflejó el empeño por encontrar la vía adecuada para darle al corso un carácter oficial.

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y BERTODANO, Joseph Félix de, *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Cádiz, Real de Marina, 1746.
- ANDERSON, Gary M. y Adam Gifford Jr., “Privateering and the Private Production of Naval Power, *Cato Journal*, 11, 1991.
- BARKAWI, Tarak, *Globaliation and War*, Lanham/Nueva York/Oxford, Rowman & Littlefield, 2006.
- BERNAL, Antonio Miguel, “Las vísperas de Trafalgar”, en Agustín Guimerá, Alberto Ramos y Gonzalo Butrón (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, Marcial Pons, 2004, p. 79-112.
- CAPMANY SURIS Y DE MONTPALAU, Antonio de, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Antonio e Sancha, 1779.



- CRUZ BARNEY, Oscar, “La obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo”, *Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, 28, 1998, p. 193-223.
- , *El régimen jurídico del corso marítimo del mundo indiano y el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997.
- , “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 16, 60, 1998, p. 207-236.
- , *El corso marítimo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, 9 v., Madrid, Museo Naval, 1972.
- GRACIA RIVAS, Manuel, “En torno a la biografía de Blas de Lezo”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, 2012, p. 487-522.
- HOFFMAN, Philip, *¿Por qué Europa conquistó el mundo?*, Barcelona, Crítica, 2016.
- MABEE, Bryan, “Pirates, Privateers and the Political Economy of Private Violence”, *Global Change, Peace and Security*, 21, 2009, p. 139-152.
- MIRA CABALLOS, Esteban, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del imperio”, *Revista de Historia Naval*, n. 74, año XIX, 2001, p. 39-54.
- MURO OREJÓN, Antonio, *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidas en el Archivo General de Indias*, 3 v., Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977, v. III.
- OTERO LANA, Enrique, “La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 44, 2009, p. 117-142.
- PARROT, David, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- PINET PLASENCIA, Adela, *La península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998.
- RIVERA, Ana María, “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el medioevo a la modernidad”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, p. 117-133.

- RODRÍGUEZ TREVIÑO, Julio César, “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito”, *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 22, 2013, p. 11-44.
- SAGRA, Ramón de la, *Historia económico-política y estadística de la Isla de Cuba, o sea de sus progresos en la población, la agricultura, el comercio y las rentas*, La Habana, Viudas de Arazoza y Soler, 1831.
- THOMPSON, Janice, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos-Universidad de Sevilla, 1981.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Constructing a Fiscal-Military State in Eighteenth-Century Spain*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2015.
- , *War, State and Development Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, Pepijn Brandon y Martjolein't Hart, “War and Economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur”, *Business History*, 60:1, 2018, p. 4-22.
- UZTÁRIZ, Geronimo de, *Theórica y práctica de comercio y de marina: en diferentes discursos y calificados exemplares que, con específicas providencias, se procuran adaptar a la Monarchia española, para su prompta restauración, beneficio universal y mayor fortaleza contra los émulos de la Real Corona, mediante la soberana protección del Rey Nuestro Señor Don Phelipe V*, Madrid, Antonio Sanz, 1757.
- ZABALA, Aingeru, “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, p. 325-356.

Fuentes documentales

- Ordenanzas para el buen gobierno de la Armada del mar Océano: dadas por S. M., 24 de enero de 1633*, ed. facs., Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1974.
- Ordenanza de la Señora Reyna Gobernadora á favor de los Armadores, que salieren á Corso en los Mares de las Indias, concediéndoles varios privilegios, y mercedes,*



- Madrid, 22 de febrero de 1674, Archivo General de Indias, Sevilla, *Indiferente General*, 1828.
- Ordenanza de curso para franceses y españoles*, Madrid, 5 de agosto de 1702, Archivo General de Simancas, Valladolid, *Estado*, 4310.
- Real Cédula de Fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y Reglas Económicas de buen gobierno, con que la estableció la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, en Junta General del año 1728*, Madrid, Impresor del Rey y su Consejo, 1765.
- Real Cédula Estableciendo una Compañía en San Cristóbal de la Habana dedicada a la conducción de tabacos, azúcar, corambre y otros frutos de la Isla de Cuba, 18 de diciembre de 1740*, Madrid, Antonio Sanz, 1740.
- Ordenanza de curso para Indias*, 29 de abril de 1754, Archivo General de Simancas, Valladolid, *Marina*, leg. 6799, f. 198-199.
- Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, 2 t. Madrid, Juan de Zúñiga, 1748, t. 1, 453 p.; t. 2, 469 p.
- Instrucción que han de observar los comandantes de los buques del rey, Guarda-Costas de esta Isla de Cuba, por el Comandante de Marina, Juan Bautista Bonet*, La Habana, 9 de agosto de 1774, Archivo General de Simancas, Valladolid, *Estado*, 6986.
- Real Cedula de S. M. en que se inserta la Real Ordenanza de Corso con las declaraciones convenientes para su observancia en los dominios de Indias*, Madrid, Pedro Marín, 1779.
- Ordenanza de primero de julio de 1779 adicional a las generales de la Real Armada, sobre Presas que hicieron los Navios, y demás Vageles de ella*, Madrid, Real de la Gazeta, 1779.
- Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva-España: de orden de su majestad*, Madrid, Imprenta Real, 1786, p. 501-514.
- Ordenanzas generales de la Armada Naval: Parte primera. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, 2 t. Madrid, Viuda de Don Joachin Ibarra, 1793.
- Instrucción que han de observar los comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano. México, 25 de abril de 1793*, Archivo General de la Nación, México, *Provincias Internas*, v. 19, exp. 8, f. 236-245.



Ordenanza prescribiendo las reglas con las que se ha de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la Corona, 1 de mayo de 1794, Archivo General de Simancas, Valladolid, leg. 551.

Ordenanza de S.M. que se prescribe las reglas con que se ha de hacer el curso de particulares contra los enemigos de la Corona, 12 de octubre de 1796, Archivo General de Indias, Sevilla, IA 42/19.

Instrucción para gobierno de los bajeles de S.M. Guardacostas de Indias, Madrid, Imprenta Real, 1803.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS