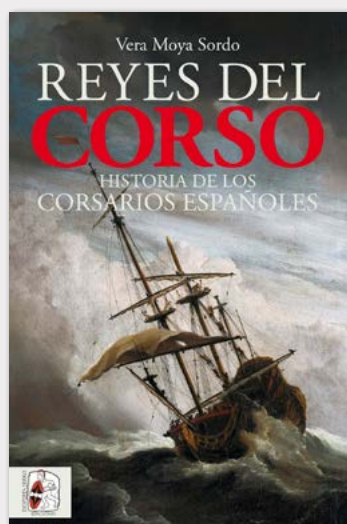


Empresarios de la guerra al servicio de España

Frente a una imagen popular del corso dominada por los Francis Drake, Jeiredín Barbarroja y tantos otros nombres ingleses, holandeses o franceses, numerosos caballeros, comerciantes, marinos y empresarios particulares españoles descollaron en estas lides con protagonismo propio, prestando a España, primer Estado en regular esta actividad, un servicio insustituible desde las costas de Berbería a Flandes, del Atlántico al Caribe.



Reyes del corso. Historia de los corsarios españoles
978-84-129810-7-0
536 páginas + 16 en color
15,5 x 23,5 cm
Rústica con solapas
P.V.P. 27,95 €

Siempre al acecho de su presa, entre abordajes y naufragios, los corsarios surcaron los mares para, en nombre de reyes y señores, hacer y perder fortunas y vidas. En el libro *Reyes del corso. Historia de los corsarios españoles*, Vera Moya Sordo cuenta la historia de los corsarios españoles, desde el Medievo hasta bien entrado el siglo XIX, arrancando desde la Antigüedad y desde el oscuro origen de una actividad muy ligada y a menudo confundida con la piratería, cuando navegantes mercenarios se pusieron al servicio de las poleis griegas o de Roma y el derecho de guerra por represalia fue incorporado como una estrategia bélica más. En el Medievo, como vasallos de reinos como Castilla y Aragón, individuos o grupos de privados con permiso para armarse en *cursum* se dedicaron no solo a la captura de bajeles enemigos y a hacerse con sus codiciadas cargas, sino que se unieron a las escuadras de guerra en campañas militares y asedios a plazas fuertes, así como en las cruzadas contra los musulmanes. Ya en la Edad Moderna, los corsarios fueron una pieza clave para proyectar el dominio de la Monarquía Hispánica sobre el Mediterráneo y el Atlántico y dieron guerra sin tregua al turco, al inglés o al holandés. Fueron caballeros, comerciantes, marinos, soldados, armadores y empresarios, que navegaron por el Mediterráneo y el Atlántico. Instrumentos imprescindibles de la guerra, actuaron prácticamente en todos los conflictos bélicos que se desarrollaron en la mar. Un largo recorrido en el que, además, *Reyes del corso* pone voz a los protagonistas con el fin de conocer sus vidas, motivaciones, logros y derrotas y para comprender cómo los corsarios españoles fueron clave para la consolidación y defensa de un imperio.



Vera Moya Sordo, arqueóloga e historiadora mexicana, ha sido investigadora en la Universidad de Navarra (UNAV), colaboradora de la Subdirección de Arqueología Subacuática del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH, México), tutora de la Nautical Archaeology Society (UK), y actualmente es miembro del grupo de investigación internacional Red Imperial Contractor State Group (UNAV) que estudia la colaboración de la sociedad en el desarrollo de la guerra y la construcción del Estado en la Edad Moderna. Coordinó el libro *Arqueología Marítima en México. Estudios interdisciplinarios en torno al Patrimonio Cultural Sumergido* (INAH, 2012), el monográfico *Imperios de corsarios y piratas: visiones globales de violencia marítima, comunidades políticas y expansión de poder*, *Revista Universitaria de Historia Militar* (2021), y junto con Rafael Torres Sánchez, *Los corsarios y el negocio de la guerra en la Edad Moderna* (Albatros, 2025). Es autora de *Mar del miedo. Las primeras navegaciones hispano-lusitanas en los siglos XV-XVII* (Mar Adentro, 2025).

En librerías el miércoles 25 de junio. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



LAS CLAVES DEL LIBRO

Un **exhaustivo estudio historiográfico y documental** que conforma la más reciente historia de los corsarios españoles que recorre desde la búsqueda de su origen en los tiempos antiguos y su aparición formal en la Edad Media, hasta los comienzos de su declive en el siglo XIX.

Basado en análisis contextuales y estudios de caso, el estudio **visibiliza la presencia de los corsarios más allá de su actividad en solitario**: al financiar y organizar escuadras reales de corso en tiempos bélicos, al ser parte y cabeza de las armadas de protección de la Carrera de Indias, al formar guardias costeras peninsulares e hispanoamericanas, así como participar activamente en diversas operaciones conjuntas con la Real Armada a lo largo y ancho de los mares imperiales.

Bajo una perspectiva diacrónica a lo largo de los siglos, se exponen las diversas maneras en que los corsarios fueron un **instrumento clave de la estrategia naval de la monarquía española** para el control de los mares y la protección del comercio, las vías de comunicación y los territorios del imperio.

Exposición amplia y detallada de las **vidas, pormenores, logros y pérdidas de algunos de los corsarios más destacados**, en el desarrollo de una actividad económica y militar que dominó los mares del mundo durante centurias.

Revela la personalidad multifacética de algunos corsarios que, cual grandes **empresarios de su tiempo**, fueron a la vez comerciantes, contrabandistas, esclavistas, dueños de plantaciones y prestamistas de las cajas reales.

Batalla en el canal de la Mancha los días 3 y 4 de octubre de 1602 entre las galeras españolas de Federico Spínola y los buques de guerra holandeses e ingleses. Andries van Eertvelt, 1690. Colección privada, Francia.



DOSIER DE PRENSA

SEMBLANZAS



Pero Niño (Valladolid o alrededores, 1378-Cigales, Valladolid, 1453)

Soldado a caballo, formado con la espada y la ballesta, durante la Guerra de los Cien Años (1337-1453) fue convocado por Enrique III de Castilla para servir como corsario al mando de una flota de galeras en persecución de cristianos en actividad ilícita en el Mediterráneo, comisión que amplió a la cacería de moros, incluso incursionando en campamentos beduinos en plena tierra del Magreb. La siguiente misión lo llevó a tomar represalia contra ingleses en el Atlántico norte, donde exhibió una ofensiva aguda contra navíos y poblaciones costeras enemigas, que acabaron saqueadas y en llamas. Sus andanzas por los mares, en las que además de enemigos hubo tormentas, y sus cabalgadas por tierra, en las que no faltaron los duelos de ballesta y el encuentro con una que otra dama, fueron narradas de forma lucida por su cronista de cabecera Gutierre Díaz, en El Victorial. En él se le sitúa en una última despedida bélica, la toma de Peñafiel de 1444, casi diez años antes de su muerte a los 70 años.

Íñigo de Artieta (Lequeitio, Vizcaya, mediados del siglo XV - entre 1503 y 1512)

Conocido armador, comerciante, transportista, constructor naval, contrabandista y corsario condecorado en contactos y recursos que fue nombrado el primer capitán general de la Armada de Vizcaya. El objetivo de la formación era escoltar la flota de Colón a su salida de Sanlúcar en 1493, pero cancelada la misión, ese mismo año se encomendó a Artieta el transporte del rey moro Muley Bandeli y su corte de Granada a África, así como de tropas desde Santa María a Tenerife. De manera paralela, realizó algunas salidas para corsear sin el debido permiso, persiguiendo y capturando por el estrecho de Gibraltar o las cercanías a Cádiz, navíos provenientes de Portugal. En 1495, cuando la Armada de Vizcaya fue enviada a Nápoles, se le despachó de sus funciones y pasó a ser lugarteniente del nuevo capitán, mostrándose insubordinado y quejoso. Acusado de fraude, amenaza de muerte al contador de la armada y tentativa de motín, además de requisarse su carabela, fue detenido y pasó un tiempo en prisión.

**Pedro Téllez Girón y Velasco, III duque de Osuna, conde de Ureña
y marqués de Peñafiel (Osuna, 1574-Barajas, 1624)**

Comandante del ejército que tras su servicio en la Guerra de Flandes o de los Ochenta Años (1568-1648), siendo nombrado virrey de Sicilia y luego de Nápoles, sirvió a la Corona al revitalizar sus fuerzas armadas en el Mediterráneo. Para ello formó escuadras de corsarios, en principio con galeras de su propiedad y financiadas con los dineros obtenidos de los botines, luego fortaleció las formaciones con navíos de alto bordo y oficialidad –entre la que había corsarios brillantes– y marinería profesional. Sus ofensivas contra turcos y berberiscos le granjearon fama como gran estratega militar, apodado por ello “Osuna el Grande”. La petición secreta de Felipe III de atacar la flota veneciana en el Mar Adriático, lo que hizo a nombre propio desde 1616, luego señalada como “Guerra de Osuna” por su supuesto carácter de guerra personal, despertó suspicacias y habladurías que llevaron a acusarlo de conspirador y traidor. Fue detenido y encarcelado en 1621 hasta que la muerte lo alcanzó sin habersele dictado sentencia alguna.

Miguel Enríquez (Puerto Rico, 1674-1743)

Mulato nacido de esclava libre que de zapatero pasó a ser contrabandista, comerciante y, finalmente, armador-corsario. Protegido por varios gobernadores, entre los que tuvo algunos socios, durante la Guerra de Sucesión de España (1701-1714) se convirtió en el armador más prolífero e influyente de la región. Tenía propiedades, plantaciones, almacenes, talleres y un astillero donde fabricaba sus navíos. Sirvió con sus corsarios en la guardia costera, la escolta y el transporte de tropas, armas y correos. Asimismo, llegó a abastecer de armamento, pólvora y municiones al presidio de la plaza, prestó dineros a las cajas reales para cubrir el situado; y abasteció con víveres a las poblaciones de la isla y otras vecinas. Por ello y más se le concedieron los títulos de Capitán de Mar y Guerra y Caballero de la Efigie Real. Formó parte del sistema esclavista siendo representante de la Real Compañía de Guinea y capturando buques que transportaban africanos que luego revendía o ponía a trabajar en sus plantaciones. El gobernador Matías de Abadía, con la intención de quedarse con sus negocios, lo persiguió judicialmente hasta despojarlo de sus barcos y bienes. Enríquez pasó sus últimos días en un convento de dominicos.

Antonio Barceló (Palma de Mallorca, 1717-1797)

Conocido como “El capitán Toni”, fue hijo de un patrón corsario que sobresalió desde muy joven en la persecución de argelinos y turcos, en batallas, abordajes y hundimientos en los que mostró gran destreza marinera y arrojo militar, a menudo en inferioridad numérica. Por ello, se le concedió el rango de alférez de fragata. Además del corso, en un inicio llegó a servir de correos y en el transporte de tropas, y en tiempos de escasez y hambre, llevó víveres a la población de Palma de Mallorca. Dado su empeño en la persecución de la avanzada infiel, que incluyó la toma de prisioneros y la liberación de cristianos cautivos, luego se le otorgó rango de teniente de fragata, con derecho a formar parte del Cuerpo General de la Armada. Su brillante desempeño con sus lanchas cañoneras en el asedio a Gibraltar (1779-1783), así como el liderazgo, inteligencia y persistencia mostrada en el intento de bombardeo de Argel en 1784, le granjearon el nombramiento como almirante de la Armada y caballero de la Orden de Carlos III, convirtiéndose en el único corsario de orígenes modestos de la historia de España que logró tales distinciones.

ESCENARIOS



El Levante occidental y oriental

El Mediterráneo vio nacer al corso, resultado de la organización por parte de los señores de las ciudades griegas o persas del Mundo Antiguo, de grupos mercenarios, originalmente piratas, concertados para conducir flotas de galeras en encuentros bélicos. En este mar también surgió la añeja rivalidad entre occidente y oriente, entre católicos y musulmanes, una cruzada comenzada alrededor del siglo VIII y peleada por centurias a lo largo y ancho de su cuenca. Asimismo, desde la Edad Media hasta la Moderna, fue teatro incansable de confrontación entre los diversos reinos de su costa occidental, y de estos con otras potencias más lejanas, en los que las formaciones de corsarios locales (andaluces, catalanes, mallorquines, ibicenses, etc), al igual que de castellanos, cántabros y vascos fueron protagonistas de persecuciones, batallas navales, transporte de hombres, armas y vituallas, y sitios a puertos y naufragios.

Mar del Norte (y Canal de la Mancha)

Durante la Guerra de los Cien Años (1337-1453), Castilla tenía bien establecido un tráfico comercial con su aliado Francia y con Flandes, su mercado más importante de lana. La ruta era constantemente asechada por ingleses y sus aliados a los que corsarios castellanos, navarros y aragoneses, así como cántabros y vascos se dieron a la tarea de combatir. Especialmente a lo largo del Canal de la Mancha se llevaron a cabo encuentros y ofensivas entre navíos, así como asaltos a poblaciones costeras inglesas. Luego, al inicio de la Guerra de los Ochenta Años (1568-1648), la Corona española mostró dificultad para la movilización de recursos por aquella ruta marítima. Sus expediciones enfrentaban terribles tormentas y la acción de los piratas y corsarios rebeldes apoyados por Inglaterra y Francia. Si bien se logró liberar la carga gracias a la iniciativa de aristócratas como Federico Spínola, quien formó su propia escuadra de galeras en corso, fue la creación de la Armada de Flandes en Dunkerque y la Escuadra Real del Norte las que dieron un giro a la guerra, constituyéndose como los pilares del corso de estado español.

Cantabria y Golfo de Vizcaya

Herederos de un potencial marinero demostrado en diversas artes navales, los corsarios cántabros y vascos fueron grandes protagonistas desde la temprana Edad Media, construyendo, armando y tripulando, primero galeras, luego navíos de alto bordo, que prestaron a reyes y extraños en diferentes guerras y tiempos, incluso para comisiones mediterráneas y americanas. En periodos particulares, como durante los conflictos de la Corona española con Portugal y Francia hacia finales del siglo XV, en el Golfo los corsarios locales, algunos incluso sin licencia, se enfrentaron a ataques que afectaban al comercio que salía de sus puertos o pasaba por ellos, hacia Inglaterra, Bretaña o Flandes, o a los puertos peninsulares andaluces e itálicos. Posteriormente, durante las guerras de los siglos XVII y XVIII, desde sus puertos actuaban tanto armamentos locales como vascofranceses, principalmente contra los ingleses.

Golfo-Caribe

Desde inicios de la dominación española en la región y al paso de los navíos y flotas que cruzaban las rutas de la Carrera de Indias transportando tesoros y mercancías de un continente a otro, los corsarios españoles estuvieron presentes como parte de las escuadras de protección. En medio de la extendida rivalidad entre España y principalmente Francia, Inglaterra y Holanda por el control de los territorios, y durante conflictos regionales como las continuas guerras anglo-españolas desde el siglo XVI o la Guerra de Asiento (1739-1748), tanto los peninsulares como los nacidos en las islas y puertos continentales fueron parte de escuadras guardacostas formadas por iniciativa ministerial o de autoridades locales: la Armada de Barlovento (1635), la de guardacostas de Cartagena de Indias (1726), incluso la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), que tuvo obligaciones de corso-guardacostas; mientras a iniciativa de privados se crearon la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias (1737) y la Real Compañía de Armadores de Corso en La Habana (1755). Por su parte, desde entonces y hasta entrado el XIX, en la región operaron solos o en grupos cientos de corsarios desde La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad, o puertos novohispanos como Campeche y Veracruz o de Tierra Firme como La Guaira y Puerto Cabello.

Vista de la bahía de Puerto Cabello. Obra de Ferdinand Konrad Bellermann, ca. 1842-1845. Kupferstichkabinett, Berlín.



DOSIER DE PRENSA





ENTREVISTA A LA AUTORA

¿Qué caminos te han llevado a interesarte por los corsarios, particularmente los españoles?

Podemos decir que llegué al curso español de forma natural, por caminos si bien distintos, conectados entre sí. Durante mi formación profesional, la cual inició como arqueóloga, estudiando y luego trabajando en varios proyectos de arqueología subacuática en México, fue que me acerqué a temas relacionados con el mar y la navegación de la época colonial. En aquel tiempo me apasionaban los naufragios que descubríamos y registrábamos arqueológicamente, sobre todo los más tempranos, que en esos mares corresponden al siglo XVI y son en su mayoría de origen español. Me dedicaba a tratar de explicar los procesos por los que se formaban sus contextos arqueológicos en las profundidades marinas, y para ello comencé a revisar documentación de la época. Al abrir aquella ventana, quedé fascinada por las posibilidades que el universo de las fuentes escritas podría traer a mis investigaciones, así que decidí estudiar historia.

No fue difícil combinar mi trabajo como arqueóloga marítima con mis estudios de maestría en his-

toria, y en ese andar surgieron nuevas inquietudes. Así, de un miedo súbito que me sorprendió un día al encontrarme, junto con un grupo de investigación, a bordo de un barco al interior del Golfo de México, atrapado en una tempestad que parecía no tener fin, me surgió la idea de estudiar los miedos de los navegantes españoles y portugueses que se atrevieron a cruzar el

«Más allá de la definición del curso como una serie de campañas marítimas en contra del comercio enemigo, amparadas bajo las leyes de la guerra, el curso era una forma de vida. Para los que la elegían podía implicar grandes ganancias, pero también riesgos irreparables».

Atlántico desde el temprano siglo XV. Como una cosa lleva a la otra, en la ruta de esa investigación me topé con el fenómeno del motín a bordo, a lo que me dediqué durante el doctorado. Y aunque también entonces di con la piratería y el curso, tuve que postergar aquel encuentro hasta que llegara el

momento adecuado. Este arribó cuando comencé a ser parte del grupo de investigación internacional, Red Imperial Contractor State Group, cuyo coordinador es Rafael Torres-Sánchez de la Universidad de Navarra. Sus miembros se centran en el estudio de la Armada española del siglo XVIII, la guerra y su relación con el desarrollo del Estado Moderno, y como siempre me han interesado los temas “marginales” de la historia,

cuando tuve que decidir cuál podría encajar con los intereses del grupo, al tiempo de darme gusto resolviendo problemáticas apenas tratadas, me decidí por el corso hispanoamericano. Y, claro está, para entender al corso en esos territorios había que entender al sistema desde su centro.

¿Cómo definirías al corso y qué diferencia había del que practicaban los españoles al de sus rivales, sobre todo ingleses, franceses y holandeses?

Más allá de la definición del corso como una serie de campañas marítimas en contra del comercio enemigo, amparadas bajo las leyes de la guerra, el corso era una forma de vida. Para los que la elegían podía implicar grandes ganancias, pero también riesgos irreparables. Así que habría que preguntarse ¿Por qué alguien se arriesgaría a llevar a cabo tales empresas? La respuesta está en que la mayoría de los corsarios solían ser también comerciantes o contrabandistas, constructores navales, esclavistas, transportistas..., es decir, el corso era una actividad más que la gente de mar realizaba con cotidianidad, ya sea porque se nació en una familia de marinos ilustres dedicada a uno o varios de estos oficios, ya por las oportunidades que brindaba en tiempos de guerra y grandes carencias. En este sentido, el corso también era una forma de negocio.

Por otra parte, hay que entender que la actividad no sólo fue una iniciativa de patrones o capitanes privados con patente o licencia, utilizada en detrimento del comercio enemigo, sino que, en el caso de España, como también de Inglaterra y Francia, constituyó una verdadera política de estado. Porque organizado y dirigido de manera oficial, el corso también era una forma estructurada de defensa, al fungir como escolta de las flotas comerciales o como guardacostas para perseguir el contrabando y proteger las poblaciones costeras de los territorios imperiales, al tiempo que un arma de ofensiva cuando operaba junto con las escuadras reales en sitios o batallas en alta mar. Entonces el corso era una política de guerra.

Ahora bien, tanto los españoles, como los ingleses, franceses o neerlandeses en general compartían aspectos jurídicos, formales y prácticos del corso, como la obligatoriedad de las licencias, la forma correcta de proceder para la rendición de los buques o la validación de las presas y los acuerdos de repartición del botín a partir de juicios. Todo ello regulado por cada reino o estado, pero determinado por acuerdos internacionales que, si bien no estaban escritos, eran

aceptados por los que lo practicaban. De otra forma el corso no podría haber tenido su carácter legítimo bajo las condiciones de lo que se consideraba una guerra justa, esto es justificada. Sin embargo, pudo llegar a tener diferencias dependiendo de los tiempos y las circunstancias geopolíticas, como, por ejemplo, el momento en que cada reino implementó la guerra de corso como parte de su política naval, o decidía que el corso enemigo era ilegal, lo que ocurría con frecuencia cuando trastocaba sus intereses. Incluso cuando llegó el tiempo de abolirlo y dejar de practicarlo, siendo Inglaterra y Francia de los primeros en ceder mediante La Declaración de París de 1856, mientras que España fue el último estado que se adhirió al acuerdo, lo que hizo hasta 1904, casi cincuenta años después.

¿Qué diferencia tu libro de otros trabajos sobre el corso español?

Se trata de un estudio extenso que abarca desde su origen en el mundo antiguo, a fin de explicar no sólo lo que lo separa de la piratería, sino su evolución a partir de la misma, pasando por su formalización durante la Edad Media y su auge en la Edad Moderna, hasta su ocaso en el siglo XIX. Lo interesante de la perspectiva a largo plazo es que permite observar mejor los procesos por los cuales el corso llegó a ser un

instrumento clave de las políticas navales de la Corona española. No basta con confirmar su presencia desde muy temprano ni subrayar su relevancia en todo momento, sino que hace falta explicar cómo, por qué y de qué forma el corso se fue consolidando como una estrategia vital, primero realizada por los privados o mediante acuerdos entre estos y los reyes, luego asumida por la monarquía como una de sus políticas de guerra.

Para ello me acerco a los personajes. Sin olvidar a los que de forma anónima actuaron en diversas aguas y guerras a través de los siglos, destaco el protagonismo de ciertos corsarios con nombre y apellido, dando a conocer lo que se sabe de sus vidas, motivaciones y circunstancias que los llevaron a dedicarse a la actividad. Y mientras doy seguimiento a sus carreras tanto en solitario como en sociedades de corso o como parte de compañías reales, hay los que surgen como grandes marinos o líderes militares y los que demuestran ser hábiles negociantes, una especie de “empresarios” de su tiempo.

¿Por qué consideras a los corsarios como “empresarios”?

«El corso se fue consolidando como una estrategia vital, primero realizada por los privados o mediante acuerdos entre estos y los reyes, luego asumida por la monarquía como una de sus políticas de guerra».

Porque sin duda algunos fueron verdaderos agentes multifacéticos, capaces de dirigir, gestionar y asumir riesgos con tal de obtener beneficios económicos y sociales. Recordemos que además de corsarios, muchos eran comerciantes, contrabandistas, tratantes de esclavos, hacendados, prestamistas o constructores navales. Creo que, si ponemos atención a esta capacidad de diversificación, de establecer redes de obtención y movilización de recursos, y de consolidar sociedades, amistades y confianzas en todos los niveles, podremos entender mejor por qué su actividad, pese a rayar demasiadas veces en lo ilícito, en la excesiva ambición y corrupción, fue necesaria para la Corona a fin de cubrir aspectos débiles en la estructura de su sistema. Porque no sólo sirvieron a diversos intereses militares durante los periodos bélicos, sino que estimularon las economías locales a través de la dedicación de sus habitantes a la actividad, y aún más, varias veces abastecieron de víveres y productos a las poblaciones del reino que más los necesitaban. Y justamente, pudieron hacerlo gracias a sus redes legales e ilegales de abastecimiento y las complejas articulaciones sociales que les permitían moverse dentro y fuera de los límites geopolíticos imperiales.

Hay que considerar que, en determinados momentos, algunos llegaron a ser los únicos capaces de aprestar navíos para la defensa de las plazas o para abastecer a sus presidios de armas y dineros para pagar los sueldos de los soldados. Pero, además, en tiempos de gran urgencia, fueron capaces de surtir a las poblaciones de los productos básicos y de lujo para su supervivencia. En varios ejemplos que presento, sobre todo de las colonias americanas, destaco lo provechoso que el negocio del corso podía llegar a ser con la habilidad, la astucia y las relaciones sociales indicadas. Porque varios de estos corsarios aprovecharon la oportunidad de servir a la Corona para ganarse la confianza del rey, obtener favores y expandir sus negocios y poder regional en tiempos de enorme competitividad.

Pensando en la atención que recibe la piratería en la literatura, el cine, la televisión, las plataformas de entretenimiento u otros medios ¿Cómo sientes que se percibe al corso en la cultura popular?

Suele confundírseles, corsarios con piratas, en la narrativa tradicional que romantiza a los bandidos de mar de pasados remotos y escenarios exóticos, cuyas figuras se trasmutan con las de los héroes que desafían las normas, las instituciones y a los reyes, y que a su vez enfrentan al mar y su naturaleza indomable.

También hay que considerar que la actividad y sus actores tuvieron que cargar siempre con la sombra de su origen, no importando su institucionalización, ni el grado de su eficacia y la solidez de sus operaciones a nivel militar. La diferencia más evidente entre ambas prácticas es que el corso se realizaba con el aval de un señorío, reino, monarquía o república, lo que implicaba el seguimiento de una serie de reglas y comportamientos, pero, al fin y al cabo, se trataba de la toma de barcos sin el consentimiento de sus oficiales y tripulaciones, dueños y naciones. Por ello es lógico que en el imaginario popular cueste trabajo distinguirlos. Me parece incluso que el corso pasa desapercibido, pues en muchos casos sus figuras históricas son confundidas con piratas. Esto pasa con personajes como Francis Drake o Amaro Pargo que, si bien en algún momento pudieron cometer actos que se calificaron como piratería, en realidad tuvieron carreras sobresalientes como corsarios.

¿A quiénes servían los corsarios en sus inicios durante la Edad Media?

Los patrones, normalmente comerciantes y transportistas, eran llamados por los señores de los diferentes reinos para ir con sus barcos o formar escuadras en apoyo de sus guerras contra reinos vecinos. Por la documentación, sabemos que el regente de Barcelona, el conde Ramón Berenguer III, por ahí de 1118 estableció acuerdos con particulares para el servicio de galeras armadas, mientras que poco más de un siglo después, Alfonso X el sabio, solicitó a sus vasallos armarse por mar para ir en “curso” (lo que significaba “carrera” o “camino”) en su cruzada contra los infieles.

Antes de la aparición de las famosas patentes de corso, lo que comúnmente recibían aquellos ciudadanos entusiastas eran licencias para ir en represalia, lo que significaba que estaban autorizados para perseguir a

«Su actividad, pese a rayar demasiadas veces en lo ilícito, en la excesiva ambición y corrupción, fue necesaria para la Corona a fin de cubrir aspectos débiles en la estructura de su sistema».

los vasallos de tal o cual reino, como forma de revancha o reparación ante alguna injuria, violación territorial o acto ilícito, así considerada por un príncipe o rey. Luego, a estas “cartas” o “marcas” de represalia se les sumó la facultad de ir por el mar en “curso” o “cursum” para apresar los navíos enemigos, de preferencia mercantes, como una forma de cobrarse la injuria por medio de una retribución material. Por entonces, además, comenzaron a operar las guardas del estrecho para la vigilancia del paso de argelinos y berberiscos, que eran formaciones organizadas más o menos de forma permanente, con financiación mixta, es decir, una parte financiada por los reinos (de Aragón, Casti-

lla, Génova o Francia) con patrones privados, muchos de ellos corsarios.

¿Se percibe una evolución de la forma en que se realizaba el corso en un inicio al de la guerra moderna de los siglos XVII y XVIII?

Sí, para entonces el corso estaba más institucionalizado. No se trataba solamente de la expedición de patentes y licencias para que los patrones y capitanes fueran a hacer el corso por su cuenta y en represalia, sino de organizarlos para que sirvieran mejor a los fines de la Corona. Por lo mismo, se observa un mayor apoyo a los grupos que compartían gremios y ocupaciones habituales para que por medio de asientos o contratos de sus naves y tripulaciones sirvieran a los diferentes

objetivos regios. Precisamente en el siglo XVII, durante la Guerra de los Ochenta Años en Flandes, se consolidó el corso de estado con la creación de la Escuadra de Dunquerque y la Escuadra del Norte (la guipuzcoana), mediante las que se pudo enfrentar a su misma altura, a enemigos de larga tradición marítima, incluyendo a sus corsarios, llegando en ocasiones a superarlos. El largo

siglo XVIII dio continuidad a este impulso de manera ministerial, bajo las secretarías de Patiño, Ensenada y Arriaga, los grandes promotores de las políticas del corso estatal y particular. No cabe duda de que ya para entonces, tanto el corso español como el de sus rivales, era considerado un instrumento imprescindible para el despliegue de poder naval a nivel internacional.

Al ser una política de estado ¿Qué sucedió con el corso cuando durante la Era de las Revoluciones comenzaron a caer las monarquías y surgieron las nuevas repúblicas?

El corso, el que se consolidó como un arma del Antiguo Régimen al amparo de grandes señores y reyes, se volvió la de los pueblos levantados y las nacientes repúblicas. Forzado a adaptarse a las nuevas circunstancias, también comenzó a ser cuestionado por el propio sistema que lo apuntaló, y que no validaba su actuación en manos de los rebeldes u opositores políticos. Esto tampoco era nuevo. Pensemos que era usual nombrar como “piratas” a los corsarios de otras naciones, aunque contaran con sus respectivos permisos, cuan-

do su actuación era inconveniente a los intereses de los reinos. Así que descalificar al corso en tiempos de gran oposición y radicalidad era una respuesta natural. Pero lo cierto es que, en el caso del corso español, aunque se encontró visiblemente disminuido –o por lo menos así lo percibimos dada la ausencia de fuentes oficiales en los periodos de convulsión como la Guerra de Independencia española–, continuó operando con patentes dadas por los gobernadores de los puertos, consulados o juntas locales, y legitimando sus capturas por medio de comisarios, juzgados militares y escribanos de Marina de los puertos libres. Aunque también sabemos que en esos días se generaron patentes apócrifas o que varias fueron expedidas por diversos gobiernos al mismo tiempo, dando pie a controversias

entre jurisdicciones sobre el derecho de despacho de los permisos.

Me parece que el verdadero punto de inflexión fueron las guerras de independencia hispanoamericanas, porque aquí a los corsarios españoles e hispanoamericanos les comenzamos a perder la pista. Con el desplome del imperio ultramarino y de la Real Armada, es lógico que el corso de

estado español dejara de operar como antes. Lo que intriga es qué sucedió con los corsarios entonces. Si, como aconteció durante la Guerra de Independencia Norteamericana o la Revolución Francesa, buena parte se volvieron del lado insurgente o revolucionario, lo que es altamente probable, sobre todo en el caso de los criollos o los que habitaban o tenían intereses en las colonias. Sabemos muy bien que los corsarios extranjeros fueron los grandes protagonistas del despliegue naval, apoyando a los rebeldes con armas, barcos y gente, al grado de que varios de los más sobresalientes, como el británico Lord Thomas Chocrane o franceses como Louis Aury fueron los almirantes de las primeras armadas republicanas en Chile, Colombia, Argentina o Perú. Por ello es inevitable preguntarse ¿Dónde estaban nuestros corsarios? Cuestión que sin duda amerita un estudio aparte.



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.



SUMARIO

Reyes del corso explicado por Vera Moya Sordo

EN POCAS PALABRAS

Escribir una historia de los corsarios españoles no es tarea fácil. Requiere sumergirse en la, si no muy vasta, sí variada historiografía publicada y no publicada sobre el sistema de corso y sus actores. El que sean relativamente pocos los estudios, en comparación con otros temas navales concernientes a la historia militar, quizá se deba a que durante décadas hubo que sortear la oleada de resistencia de buena parte de los historiadores que trataban los asuntos castrenses, quienes o mostraban poco interés o se negaban a aceptar al corso como parte de la política naval de la Corona española. Pero ello es hasta cierto punto comprensible. Dada la naturaleza de la actividad, fluctuando entre lo privado y lo público, entre el interés económico individual y los objetivos de la monarquía, incluso en tiempos de su pleno apogeo, como explicara Fernández Duro –capitán de navío y escritor decimonónico de la historia de la marina de Castilla–, hubo quienes lo percibieron como un “medio de guerra abusivo e inmoral en la práctica”. Acaso ello explique la timidez de algunos historiadores para situar a los corsarios en los procesos de la guerra naval y, por tanto, sean unos cuantos los que se han interesado en comprender su lugar en la historia de la marina española. Pero lo cierto es que el corso, como dice Emilio Sola, ha sido una “manifestación natural de los pueblos marítimos” y una forma de guerra prácticamente permanente.

Así lo han demostrado los trabajos de María Teresa Ferrer i Mallol, Enrique Otero Lana, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Manuel Lucena Salmoral, Ángel López Cantos, Manuel de Paz Sánchez, Daniel García Pulido y Ángel Dámaso Luis León, Agustín Rodríguez González, y otros

historiadores que desde diversas geografías, tiempos y perspectivas nos recuerdan que nuestros protagonistas lo han sido de una estrategia institucionalizada que comenzó muy temprano y que fue practicada durante siglos para desplegar poder de señoríos, reinos y estados en todos los mares. Es por ello que para elaborar el presente libro acudí a estos estudiosos, al tiempo que incluí mi propia investigación, situando a los corsarios españoles en el tablero bajo una perspectiva tanto diacrónica, esto es, a largo tiempo, como sincrónica, en varios lugares a la vez. Mi intención ha sido proyectarlos más allá de ser un producto de una necesidad individual o regional al ser protectores de los litorales o promotores del desarrollo económico, sino mirarlos más como agentes o instrumentos esenciales del poder regio y su despliegue en la guerra naval internacional. No por nada algunos llegaron a ser figuras principales en la defensa de los intereses imperiales tanto en territorio peninsular como americano.

Son ellos a quienes considero los “reyes” de su actividad. Individuos o colectivos con nombre o anónimos que en mayor o menor medida protagonizaron determinados momentos históricos y fueron esenciales para la resistencia o dominio de la Corona española en los mares. Y pese a su carácter institucional, la historia de corsarios que aquí narro es más la de la voluntad independiente, mediante acciones que partieron de motivaciones personales fraguadas por contextos sociales, económicos y geopolíticos específicos. Como veremos, si bien nos enseñan mucho de ambición, codicia, brutalidad, y hasta de traición o envidia, también nos expresan esfuerzo, valor, inteligencia, perseverancia, cooperación, adaptación y sobrevivencia.

UNA PERSPECTIVA AMPLIA

El libro comienza con una introducción y se divide en 9 capítulos en los que doy seguimiento a la evolución de esta actividad “oficial” y permanente como estrategia imprescindible en la guerra marítima internacional. Así, voy halando del cabo de los acontecimientos que protagonizaron los corsarios hasta llegar al momento en que las condiciones políticas de los estados modernos, autoritarios y centralizados, y el avance de la tecnología naval de altos costes marcaron el fin de su existencia. Además, al final incluyo un Epílogo en el que reflexiono sobre las circunstancias políticas mundiales que no sólo llevaron al colapso del imperio ultramarino español y al decaimiento de la Armada Real, sino que propiciaron la extinción generalizada de la actividad corsaria entrado el siglo XIX, a partir de la Declaración de París de 1856. Resulta curioso que, ante esta realidad, fuera precisamente España el último de los estados en resistirse a arriar la bandera corsaria, a lo que finalmente accedió en 1904. No puede haber mejor expresión de la importancia estratégica que la monarquía española daba a su corso, y la tuvo desde la Edad Media, hasta llegar a ser una de las principales funciones de la Armada en el Siglo de las Luces. No deja de ser una ironía el que la historiografía tradicional no le haya dado el lugar que merece. Por ello mi empeño en sumar este estudio al esfuerzo de los anteriores por rescatar a los corsarios de los fondos y márgenes de la historia, y situarlos a la luz de los procesos sociales y militares que les corresponden.

Había que comenzar por liberarlos de la imagen tradicional y la leyenda que los funde y confunde con los piratas. Si bien el corso pudo haber surgido de la actividad pirática de los tiempos antiguos, en determinado momento comenzó a ser regulado por señores y luego reyes, hasta convertirse en una política de poder imperial. Y esta evolución demanda una explicación. Así que en el primer capítulo **“El botín del rey y la sombra del corsario”**, me doy a la tarea de excavar en las brumas densas del pasado, a través de escasas fuentes documentales, literarias y arqueológicas, para buscar las posibles huellas de su origen. Encuentro que, en el Mediterráneo, en épocas de la oralidad y la naciente literatura de Homero, mucho antes de la consolidación de las *polis* griegas, surgieron los *peirates*, bandidos de mar que luego serían los mercenarios concertados por los señores o gobernantes para conducir flotas de galeras en las batallas de las Guerras Médicas y del Peloponeso. Tucídides, Heródoto, Demóstenes, Aristóteles, al igual que los restos arqueológicos de antiguos asentamientos en Teos o la isla de Rodas, se encargaron de recordarnos que estos grupos armados servían a los intereses de reyes y señores de diversas ciudades del Levante oriental y occidental, justificados en la violencia legítima y el antiguo derecho al botín de guerra. Con el nacimiento de las ciudades-estado, fueron los grie-

gos quienes se esforzaron por diferenciar las actividades piráticas llevadas a cabo por líderes autónomos, de las patrocinadas por los estados como los suyos, permitidas como represalias o estrategias para financiar la guerra. Entonces comenzó el desprestigio legal y la persecución de los piratas, acusados de ladrones y saqueadores, tarea que los romanos llevaron a cabo con ahínco durante la última República para tratar de erradicarlos del Mediterráneo.

Apartada de la piratería en su forma jurídica, demarcadas las fronteras entre lo legal y lo ilegal, hacia los siglos XII y XIII comenzó a tomar forma la figura del actor privado al servicio de los reinos, condados y repúblicas del Mediterráneo Occidental, incluyendo los itálicos y franceses, las provincias del reino de Aragón y las castellanías del Atlántico nororiental. En esos tiempos, los vasallos eran llamados por sus señores a servir voluntariamente en sus guerras por mar o llevar a cabo actos de represalia en su nombre. Soberanos como Alfonso X el sabio demandaban a sus súbditos a armar galeras o leños y lanzarse en “curso” por mar en una cruzada contra los infieles. Comenzamos a observar a nobles e hidalgos ofrecerse a organizar por su cuenta armadillas, y a los patrones o comerciantes dueños de galeras, llegar a acuerdos con las autoridades para cumplir con los periplos belicistas a cambio de beneficios, como una parte del botín. La forma jurídica del corso adquiere una mayor consistencia, reflejada en reglamentos, órdenes, acuerdos y licencias, primero de represalia y luego específicamente de corso. La documentación permite extraerlos del anonimato y saber quiénes eran, con nombre y apellido, y quizá conocer más sobre sus motivos para elegir esta forma de vida. Pero también, de las quejas y reclamaciones podemos identificar a aquellos que se inclinaron mejor por la piratería o por carreras como renegados bajo la bandera de los infieles.

Llegados a este momento, es posible rastrearlos en operaciones diversas de acuerdo con los mares, reyes, sociedades y necesidades de los tiempos. Solos o en flotillas, igual los hallamos con patente y libre albedrío desde el Mediterráneo hasta el Cantábrico, que formando parte constitutiva de las guardas del estrecho para el patrullaje y la cacería de embarcaciones enemigas por el canal de la Mancha o en Gibraltar. También participaban en expediciones de desembarco y cabalgadas por villas costeras del ducado de Bretaña o Inglaterra o en el continente negro, en los territorios del Magreb o del dominio portugués de cara al Atlántico. Estamos ante historias **“De caballeros y plebeyos”**, como se titula el segundo capítulo, porque están protagonizadas, por un lado, por aristócratas cercanos a la corte –incluyendo a una dama bretona–, y por el otro, por marinos comunes dedicados al comercio y el corso. Así, en plena Guerra de los Cien Años, seguimos la carrera de un hidalgo a caballo, Pero



Vista de Puerto de Santa María. Obra de Anton Van den Wyngaerde, 1567. Betilo, Asociación de Defensa del Patrimonio Histórico de Puerto de Santa María.

Niño, cuando es enviado por Enrique III de Castilla entre 1404 y 1405 a incursionar como corsario al mando de una flota de galeras, primero en persecución de cristianos en actividad ilícita en el Mediterráneo, luego para tomar represalia contra los ingleses en el Atlántico norte. Al mismo tiempo, acompañamos a algunos patrones y capitanes de barcos, principalmente cántabros y vascos, en asaltos solitarios o en batallas conjuntas con las flotas del rey. Se trataba de armamentos mixtos, en parte financiados por las cajas reales, en parte por particulares. El corso ya olía a un gran negocio, con tendencia a formarse entre grupos que compartían gremios y ocupaciones habituales y que servían al rey mediante el sistema de asiento o contrato de sus naves y tripulaciones.

Al avanzar el siglo XV, la organización de los corsarios en sociedades se hizo más visible. Tanto los del norte, como los andaluces, catalanes y aragoneses cooperaban, asociados entre ellos –entre hidalgos y plebeyos, entre comerciantes, patrones, constructores y administradores–, en las empresas reales durante las guerras y conflictos internos e internacionales que llevaron a la unión de los reinos de Castilla y Aragón. Después los Reyes Católicos solicitaron sus servicios durante la pugna contra Portugal por los territorios africanos y su comercio del oro y los esclavos, para lo que los corsarios acompañaban a las expediciones reales que salieron de Sevilla entre 1475 y 1479 hacia el corazón de África. Fueron por igual indispensables en la guerra de conquista del reino de Granada, tanto en el asedio a los puertos nazaríes como para formar la tradicional guarda del estrecho, un armamento mixto compuesto por galeras y navíos a partir de asientos con patrones, entre otros, de Guipúzcoa, quienes solían pagar sus propios gastos. En aquellos tiempos, en puertos como Cádiz, el corso de particulares contra infieles se volvió una forma habitual de vida y el mayor incentivo de recuperación económica local. Los corsarios continuaron siendo imprescindibles para la movilización bélica. Al

comienzo de las guerras itálicas, las fuerzas navales se sostuvieron en buena parte por iniciativa de patrones provenientes del norte al servicio del rey de Nápoles, quienes aportaron buena parte de la financiación de las operaciones. De hecho, tras la conquista de Granada (1492), la flota real, constituida tradicionalmente por galeras reales, pasó a formarse cada vez más con navíos contratados y armados por particulares.

La persistencia de este sistema, en el que los privados formaron parte por derecho propio, permitió el avance de las empresas imperiales y la apertura de la llamada primera globalización. Como se explica en el tercer capítulo, **“Exploradores y guardianes del Mar Océano”**, marinos como Cristóbal Colón y los hermanos Niño y Pinzón, pertenecientes a familias y sociedades dedicadas al comercio, el contrabando, la trata de esclavos y, por supuesto, el corso, fueron organizadores, parte y cabeza de las expediciones que viajaron por el Mar Océano en búsqueda de nuevas rutas y el encuentro con otros mundos. Y pese a ello, no deja de asombrar que, siendo cosa natural en sus carreras, su corso haya sido pasado por alto u obviado en la historiografía tradicional de los héroes de bronce. Pero sin esta otra faceta no sería posible comprender a la casta de marinos-armadores que entonces manejaban el negocio de los barcos, los caudales, la destreza naval y las relaciones sociales que permitieron cumplir con las misiones de exploración y colonización. Tampoco se entendería por qué luego a hombres con tales hojas de servicio luego se les encargara la escolta de los galeones cargados de tesoros desde las Indias. Un ejemplo fue el vizcaíno Iñigo de Artieta, conocido comerciante, más que nada corsario y hombre congraciado en contactos, quien fuera nombrado el primer capitán general de la Armada de Vizcaya, cuyo objetivo era acompañar a la flota de Colón a su salida de Sanlúcar en 1493. El caso de Artieta ilustra la carrera habitual de un corsario con gran ambición y recursos –como una carabela que puso a disposición de la armada–, de los que solían ser llamados para ser parte de las formaciones

guardacostas peninsulares. Pero también da cuenta de las dificultades que un espíritu libre e independiente causaba en las relaciones de colaboración con la Corona. Con la creación de la Casa de Contratación de Indias (1503) se pretendió dejar en manos expertas –oficiales reales como el “piloto mayor”– la preparación y conducción de estas empresas al otro lado del océano. Sin embargo, el aumento del asedio de los piratas y corsarios rivales, sobre todo franceses e ingleses, a las flotas de indias cargadas de tesoros y territorios recién conquistados, obligó a desplegar las escuadras para la escolta trasatlántica y el patrullaje local en las colonias. Y si en un inicio se intentaron sostener por medio de las cajas reales y un impuesto al comercio, dados los altos costes, pronto hubo que acudir a los privados, siendo los más solícitos nuestros armadores-corsarios.

Su instrumentación continuó siendo necesaria frente a la expansión de los conflictos internacionales. La Guerra de los Ochenta Años, aquella que pelearon las Provincias Unidas de Flandes por su independencia (1568-1648), implicó muchos problemas para el despliegue a gran escala de la maquinaria bélica de Felipe II. En un inicio, la voluntad real se centró en la movilización de los ejércitos por tierra, mientras que el poder naval se concentraba en el Mediterráneo frente al enemigo turco, si bien con éxito, como demostró la Batalla de Lepanto (1571). El descuido trajo dificultades en la financiación y la logística de las empresas navales en el Mar del Nor-

te, lo que entorpeció la movilización de dinero, armas y hombres por vía marítima. Allí se enfrentaba a un enemigo acostumbrado a defenderse y subsistir por mar. Un mar, además, tormentoso, que se afanaba en dispersar y hundir las naves castellanas, debilidad que los rebeldes supieron aprovechar a través de la acción de sus piratas y corsarios apoyados por Inglaterra e indirectamente por Francia. El cuarto capítulo, **“Guerra suprema: escuadras reales y corsarios de los años dorados”**, se enmarca en el esfuerzo bélico que significó la apertura simultánea de los frentes mediterráneo y flamenco. No obstante, durante el periodo, dos hechos fueron clave para sortear las dificultades en la proyección de poder naval. Por un lado, la iniciativa de aristócratas como los hermanos Federico y Ambrosio Espínola, quienes reunieron sus galeras y ejércitos por mar y tierra en una última voluntad por empujar a las Provincias Unidas a la tregua de 1609. O, en el Mediterráneo, la de Pedro Téllez-Girón y Velazco, III duque de Osuna, veterano de Flandes, virrey de Sicilia y luego de Nápoles, que se dedicó a formar escuadras de corsarios –en principio con galeras de su propiedad–, y revitalizar las fuerzas armadas de la Corona con navíos de alto bordo y marinería profesional, a fin de realizar ofensivas contra turcos y berberiscos por el Mar Adriático. Por otro lado, la creación de escuadras de corso reales al inicio de la segunda etapa de la guerra flamenca (1621-1648). Tanto la Armada de Flandes en Dunkerque,



Barco argelino frente a un puerto de Berbería. Obra de Andries van Eertvelt, Museos Reales de Greenwich, Londres.

comandada por capitanes corsarios flamencos y españoles que actuaba junto con flotillas de particulares—como la Escuadra de Ostende—, como la Escuadra Real del Norte a iniciativa del superintendente guipuzcoano Alonso de Idiáquez. Ambos modelos fueron representativos de la guerra de corso moderna: una política planificada y organizada por el Estado en colaboración con la iniciativa privada.

Aunque hacia el final de la guerra en los Países Bajos la política naval española de armadas combinadas y operaciones corsarias conjuntas había perdido su esplendor, los patrones de Ostende y el cantábrico continuaron sirviendo a la Corona cuando enfrentó las intenciones de independencia de Portugal desde 1640. Luego, junto con empresarios y comerciantes de diversas partes de la Península, apuntaron sus miras a los territorios de ultramar. Al otro lado del Atlántico se extendían las rivalidades imperiales disputadas esencialmente por Francia, Inglaterra y Holanda. Los vasallos de estas naciones comenzaban a asentarse por los rincones del Golfo de México y el Caribe —principalmente en las Antillas—, y realizar su propio comercio, contrabando, así como corso y piratería contra navíos y flotas mercantes, al tiempo que dirigían ataques a las poblaciones de dominio español. Como refiere el capítulo cinco, **“Navegantes de la Fortuna”**, aquel fue el siglo de oro de la piratería y el corso americanos, en el que desfilaron cientos de aventureros, que de cubierta en cubierta iban a la búsqueda de riquezas y nuevas oportunidades de vida. En el naciente teatro de la piratería caribeña, la de los filibusteros y bucaneros, también se forjaron los piratas locales de origen español como Bernardino de Talavera o sus descendientes como Diego Mulato, al que vemos como un personaje envuelto en el mito, amigo de corsarios ingleses y neerlandeses, luego convertido a corsario al servicio de la Corona española en La Habana.

También en esos días surgieron las grandes compañías comerciales-militares inglesas, holandesas, francesas y hasta la danesa, con las que sus reinos buscaron compensar los altos costos de las expediciones remotas, a la vez que avanzar en la apropiación de nuevos territorios y la explotación de sus riquezas. Fueron los dichos monopolios los que impulsaron economías locales basadas en plantaciones y la introducción de mano de obra esclava traída desde África. Precisamente la trata de esclavos, junto con el comercio y contrabando siguió siendo parte del negocio de los corsarios en el ámbito americano, y en el caso de los españoles y los residentes de sus colonias, hubo que disputarlo con los rivales. La captura en 1628, cerca de Cuba, de 16 galeones de la Flota de la Nueva España cargada con plata y mercancía valorada en millones de ducados de oro, por parte del almirante corsario Piet Hein, al mando de una flota de la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales —única vez en la

historia que sucedió algo semejante—, apuró la formación de la Armada de Barlovento. Más, aquel esfuerzo no fue suficiente para cubrir la protección de la extensa región del Golfo-Caribe, como se esperaba, sobre todo porque sus buques eran continuamente enviados a misiones de escolta hasta la península. Por ello era usual que los comerciantes, aún desde España, organizaran escuadras con corsarios para defender sus intereses en la región. Como la que desde Vizcaya partió a la persecución de los piratas Nicolás Agrammont y Laurent de Graaf alias Lorencillo, tras su asalto a Campeche en 1685.

Si bien la centuria cerró con el declive de la piratería, apuntaló el surgimiento de los corsarios como individuos multifacéticos que combinaban actividades siendo a la vez patrones-armadores, comerciantes, transportistas y contrabandistas. En su negocio capitalista incluso participaban oficiales militares, funcionarios y hasta gobernadores asociados con personas o grupos de interés para conformar compañías de corso y comercio de carácter oficial. Como parte de esta evolución, el corso regio o de Estado que surgió durante la guerra de Flandes se consolidó como una forma lícita de guerra. Como veremos en el capítulo seis, **“Corsarios de reyes y reyes del mar en la Guerra de Sucesión”**, fue durante el conflicto de los “Nueve Años” (1688-1697), disputado entre Francia y la Liga de Augsburgo, que la *guerre de course* se consolidó como política estatal francesa, fruto de la industria local y la tradición marinera y corsaria del modernizado Dunkerque francés, con tintes pluriculturales, que incluían competencias en el contrabando y la práctica de tiro de cañón. No extrañe que, durante la siguiente Guerra de Sucesión Española, tras el nombramiento de su nieto Felipe V como rey de España, Luis XIV de Francia dispusiera sus mejores navíos de guerra y renombrados corsarios al servicio de la protección del comercio trasatlántico y los territorios hispanoamericanos. Así fue cómo Jean-Baptiste du Casse, René Duguay-Trouin y Jaques Cassard, nombrados almirantes o tenientes generales de la *Marine Royale*, estuvieron a cargo de importantes misiones de escolta, transporte y defensa. No obstante que en varias ocasiones tuvieron que poner de sus propios recursos para armar las escuadras, con el apoyo de los círculos de inversores cercanos a la corte en Versalles y hombres de negocios de puertos como Saint-Malo o La Rochelle. Pero también los corsarios españoles, Amaro Pargo desde Canarias y el mulato Miguel Enríquez en Puerto Rico, destacaron en el servicio al rey durante el periodo. Y lo hicieron de tal forma que son ejemplos de lo que el negocio del corso podía llegar a ser en las colonias americanas si se contaba con la habilidad, la astucia y las relaciones sociales indicadas. Estos agentes, por sí solos, fueron capaces de diversificar sus operaciones tanto para cumplir fines militares como para proveer bienes

y servicios para la supervivencia y el desarrollo de las poblaciones locales. Sus métodos para obtener y movilizar recursos incluían redes ilegales de abastecimiento y complejas articulaciones sociales dentro y fuera de los límites geopolíticos del Imperio. De esta forma, demostraron capacidades, obtuvieron favores, y se ganaron la confianza del rey para poder expandir sus negocios y poder regional en tiempos de enorme competitividad. Lo que vamos a observar como consecuencia es una creciente rivalidad que no sólo implicó a otros corsarios, sino a los propios gobernadores de las colonias.

Conforme el desarrollo del Estado moderno absolutista avanzó en el largo siglo XVIII, de la mano de la expansión de la guerra a nivel global, los corsarios se volvieron máquinas de proyección del poder y un asunto serio de la política estatal en vías de centralización. Por lo mismo, los capítulos siguientes **“Ministros del corso’ I. El milanés que hizo surgir la Real Armada”** y **“Ministros del corso’ II. De secretos, sanjuanistas y más corsarios”** son protagonizados por tres ministros que en sus respectivas administraciones destacaron por impulsar al corso como parte de los proyectos navales monárquicos: Joseph Patiño, Zenón de Somodevilla y Bengoechea marqués de Ensenada y Julián de Arriaga. Patiño puso los cimientos de lo que llegó a ser la Real Armada y en su plan de rehabilitación del naciente poder marítimo español se encargó de que los servicios de los corsarios fuesen reputados como si los ejecutasen las armadas reales. Su apuesta implicó reactivar el corso en el Mediterráneo y América. Pero empecemos en el mar latino. Tras enviar la expedición que reconquistó Orán en 1732, se dio a la tarea de contener la consecuente represalia musulmana contra los navíos y poblaciones costeras de los reinos hispanos. Para detener la avanzada corsaria, cuyo centro era el puerto de Argel, se acudió a la liberación de licencias para los armadores, a la vez que se establecieron asientos particulares con los patrones de los puertos de Cádiz, Cartagena, Alicante y Barcelona para organizar armamentos mixtos. Pero lo más relevante es que Patiño llevó a cabo operaciones de contracorso mediante formaciones reales a cargo de oficiales sobresalientes de su recién estrenado Cuerpo General de la Armada, que incluyeron a veteranos de la conquista de Orán, como Blas de Lezo y Olavarrieta –hidalgo de una ilustre familia de marinos vascos–, y tres caballeros miembros de la Orden de San Juan: los hermanos Andrés y Miguel Reggio, y Manuel de Sada, conde de Clavijo.

Tanto Patiño como después también Ensenada y Arriaga soñaron con bombardear aquella plaza, y para ello, cada uno en su respectiva administración proyectaron expediciones que aunque fallaron en su objetivo de destrucción del centro corsario –dada la complejidad de las condiciones financieras y organizativas para reunir y

armar los buques a tiempo, el clima mediterráneo adverso, y cambios en las prioridades políticas–, demostraron la voluntad real de servirse tanto de las formaciones de particulares como de escuadras estatales o mixtas en corso para realizar misiones de máxima prioridad. Cuando tocó turno a Ensenada, encomendó la misión contra Argel a un hombre de su mayor confianza, consejero cercano en cuestiones de política colonial y marina. Se trató de Julián de Arriaga Rivera, nuestro futuro tercer ministro, entonces un experimentado oficial que, entre sus haberes como cualquier sanjuanista, había tenido práctica en el corso contra argelinos. No extraña entonces que cuando Arriaga fue nombrado secretario de Marina, favoreciera el impulso de los entrenamientos de los guardiamarinas en las caravanas de la Orden, la construcción de jabeques para el corso, y en general, continuara con la política de hostigamiento a las regencias argelinas intensificando el corso de Estado de acuerdo con reglamentos que él mismo implementó, mediante los cuales concedió privilegios exclusivos de la armada a las formaciones privadas armadas en corso.

Si durante los ministerios de Patiño y Ensenada el corso ya formaba parte orgánica de las operaciones de la marina, con Arriaga obtuvo continuidad y consolidación institucional. Bajo su dirección veremos lucir a corsarios como el vasco Juan Pedro Cruz de Belefonte –quien nos dejó un bellissimo diario ilustrado–; Pedro José Armenteros, capitán de milicias criollo radicado en Trinidad –inmerso en una compleja red de rivalidades entre corsarios hacendados y esclavistas–; y Vicente Antonio de Icuza, capitán de la Guipuzcoana y exhaustivo vigilante del contrabando en Tierra Firme –quien, por cierto, llegó a ser alférez de navío de la Armada–. Pero sin duda el gran protagonista fue Antonio Barceló, a quien Arriaga conoció cuando comandaba la expedición que pretendía bombardear Argel, y Barceló iba al frente de una flotilla de jabeques de particulares de Mallorca. “El capitán Toni”, hijo de un patrón corsario, sobresaliente persecutor de argelinos y turcos, quien luciera con sus lanchas cañoneras en el asedio a Gibraltar (1779-1783) y mostrara su liderazgo, inteligencia y persistencia en el nuevo intento de bombardeo de Argel en 1784, por iniciativa de los soberanos en turno y el apoyo incondicional de Arriaga, llegó a ser almirante de la Armada y caballero de la Orden de Carlos III. Así, se convirtió en el único corsario de orígenes modestos de la historia de España que logró tales distinciones como parte del Cuerpo General de la Armada.

Ahora bien, durante los dichos ministerios la estrategia alcanzó un carácter particular en las colonias americanas, en operaciones de corso-guardacostas llevadas a cabo por escuadras o formaciones mixtas. Para comenzar, a fin de erradicar el contrabando británico –y sus asentamientos en Campeche y Hondu-



Vista de Cartagena de Indias con las diversas disposiciones de la flota británica al mando del almirante Vernon. Ilustración de Isaac Basire, 1741. Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá.

ras- y el holandés en los territorios de Tierra Firme, Patiño creó una escuadra guardacostas en Cartagena de Indias que operaba con apoyo de corsarios promovidos por gobernadores de plazas como Cuba y Santo Domingo. Pero no se detuvo allí. Como gran visionario de lo que debía ser el poder naval monárquico, en 1728 tuvo a bien apoyar la iniciativa de un grupo de empresarios y marinos guipuzcoanos con intereses mercantiles en Cádiz y constituir la primera sociedad comercial digna de competir con las inglesas u holandesas: la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. De carácter regio –pues el monarca era su accionista mayoritario–, el monopolio se encargó del tráfico de cacao y otros géneros desde Tierra Firme, con obligación, entre otras cosas, de realizar el corso en mares y costas de Caracas. La apuesta real y ministerial por la creación de sociedades continuó con la constitución de la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias en 1737, la primera de corso y comercio oficial, de inversión mixta, que tuvo base en un puerto americano y no peninsular. Le siguió la Real Compañía de La Habana, otra sociedad establecida en medio de la Guerra de Asiento (1739-1748) para realizar comercio y corso. Por su parte, Ensenada se encargó de dar continuidad al corso estatal enviando una escuadra guardacostas a cargo del teniente general Pedro Mesía de la Cerda con la misión de combatir el contrabando holandés entre La Guaira y Cartagena de Indias (1752). Mientras que Arriaga, convencido de que la mejor estrategia de defensa de las Indias era el corso,

particularmente el enfocado a la guardia, apoyó la activación de otra Real Compañía de Armadores de Corso en La Habana (1755), con servicio de guardacostas parecido al que cumplió en su tiempo la de Cartagena de Indias. Todos estos ejemplos reflejan la importancia estratégica del corso en las políticas de defensa y protección marítima de los territorios más lejanos de la monarquía durante el siglo XVIII.

En el siguiente periodo de guerras civiles y revoluciones mundiales que surgió al ocaso de la centuria, los corsarios españoles continuaron sirviendo a su rey, pero ante los cambios que comenzaban a alterar el antiguo orden, se vieron obligados a adaptarse a las nuevas circunstancias. Como se expone en el último capítulo **“El principio del fin: la Era de las Revoluciones”**, durante la Guerra de Independencia de Norteamérica (1775-1783), los patrones de las colonias británicas que antes recibían patente del rey de Inglaterra y pronto se encontraron luchando en el bando de los rebeldes, lo hicieron bajo condiciones y ordenaciones diferentes. Estos corsarios patriotas –comerciantes, marinos, pescadores y patrones voluntarios y reclutados– recibieron permisos expedidos en un inicio por George Washington o el Congreso Continental. El corso de los independentistas llegó a ser una verdadera industria surgida de la necesidad de la lucha, de la que fueron parte algunos de los futuros padres fundadores y héroes militares como el comandante de la Armada Continental, John Paul Jones, o Benjamín Franklin. En esta guerra tanto los corsarios españoles como sus aliados franceses fue-

ron piezas importantes, pero de sus operaciones en la protección de flotas, el transporte de víveres o armas y la participación en asedios, se sabe muy poco. Apenas se descubre el corso que realizaban casas comerciales como la Gardoqui e Hijos de Bilbao, mediante la que la Corona española enviaba dinero y suministros a las colonias insurgentes y que de vez en cuando también se organizaba para ir en corso junto con algunos de sus socios de Massachusetts. Estamos ante un momento de transformación. En medio de la oleada revolucionaria que pronto alcanzó a Europa, el corso que se había consolidado como un arma de Estado del Antiguo Régimen, al amparo de grandes señores y reyes, se volvió la de los pueblos levantados, forzado a adaptarse a los nacientes poderes y, por lo tanto, a ser cuestionado por el propio sistema que lo apuntaló. Al igual que ocurrió en las colonias norteamericanas, hubo que adaptar los mecanismos para darle continuidad en el cambiante orden de las cosas. Le sucedió a los corsarios en Francia durante su Revolución, cuando vieron anulados o acopiados sus antiguos permisos, para recibir nuevos por parte de la Convención Nacional. Mientras tanto, los corsarios españoles estuvieron activos, incluso en el traslado de prisioneros, la asistencia en la toma de puertos o la interrupción de las comunicaciones desde puertos peninsulares. En aquel tiempo sobresalieron actuaciones como la de Pedro Sala y su hijo Juan en la liberación del acoso británico a las islas Baleares, o la de Miguel Villalba de Algeciras, dando batalla en Gibraltar. También se continuaron realizando comisiones reales de corso, como la de la escuadrilla del Callao constituida por una fragata real al mando del teniente de navío Francisco Gil de Taboada, y dos balleneros, que lograron rendir varios mercantes y corsarios enemigos en el Mar del Sur.

Pero el impacto de la propagación de la guerra internacional no dejó tregua al servicio español. Al igual que sucedió en Francia, durante la Guerra de la Inde-

pendencia Española se anularon o recogieron los antiguos permisos, específicamente los que permitían ir contra los ingleses, ahora aliados, y comenzaron a expedirse patentes contra franceses y sus socios. Este derecho lo ejercía el órgano de poder surgido al inicio de la ocupación, la Junta Suprema Local, y a partir de 1810, la Regencia de España e Indias, encargada de enviar las licencias a los departamentos marítimos todavía en pie, tanto peninsulares, como americanos. Las operaciones corsarias, aunque disminuidas, se sostuvieron auspiciadas por los gobernadores de los puertos, los consulados o las juntas locales. Sus capturas se legalizaban con las autoridades locales por medio de un comisario y ante un juzgado militar y un escribano de Marina. Pero como sucede en medio del caos político, comenzaron a surgir patentes apócrifas, o varias expedidas por diversos gobiernos al mismo tiempo, así como controversias entre jurisdicciones sobre el derecho de despacho de los permisos. Más aún, mientras en la península se libraba una guerra, estallaron las revueltas en las colonias americanas. En el nuevo escenario insurgente, los corsarios volvieron a ser los actores del bando rebelde por vía del mar, ayudando a sostener bloqueos, movilizar hombres, barcos, armas, provisiones y dinero, ganar plazas y batallas navales. Pero esta vez, los protagonistas no fueron los de adentro, sino los extranjeros, provenientes de una coalición internacional de naciones que aprovecharon el momento para avivar el movimiento republicano y expandirse en el territorio y los mercados americanos, o bien, renegados solitarios de diversas nacionalidades en su mayoría dispuestos a hacerse de fortuna o de un lugar en el nuevo orden mundial. Ellos fueron, enarbolando el movimiento radical, los que contribuyeron a rendir el mástil del Imperio español colonial. Así comenzó el principio del fin del corso español, que todavía resistiría hasta inicios del siglo XIX. Pero ello amerita un estudio aparte.

Antonio Barceló con su jabeque correo rinde dos galeotas argelinas. Obra de Ángel Cortellini Sánchez, 1902. Museo Naval, Madrid.



DOSIER DE PRENSA



ÍNDICE Y FRAGMENTOS SELECCIONADOS

Prefacio

Capítulo 1. El botín del rey y la sombra del corsario

Capítulo 2. De caballeros y plebeyos

Capítulo 3. Exploradores y guardianes del mar
océano

Capítulo 4. Guerra suprema. Escuadras reales y
corsarios de los años dorados

Capítulo 5. Navegantes de la fortuna

Capítulo 6. Corsarios de reyes y reyes del mar en la
Guerra de Sucesión

Capítulo 7. «Ministros de corso» I. El milanés que
hizo surgir la Real Armada

Capítulo 8. «Ministros de corso» II. De secretos,
sanjuanistas y más corsarios

Capítulo 9. El principio del fin: la Era de las
Revoluciones

Epílogo. Los últimos corsarios

Bibliografía

Índice analítico

DOSIER DE PRENSA



CAPÍTULO 1

EL BOTÍN DEL REY Y LA SOMBRA DEL CORSARIO



Mosaico de Ulises, siglo III a. C. Museo Nacional del Bardo, Túnez.

Homero no se aburría. La epopeya de los más de 15 600 versos que componen la *Ilíada* narra la cólera del héroe Aquiles, un guerrero que protagonizó la Guerra de Troya, el conflicto que enfrentó a una coalición de ejércitos aqueos –como se llamaba a los griegos antiguos– con la ciudad anatólica de Troya, que se cree se emplazaba en algún lugar de la actual Turquía. Este asomo de incipiente literatura de Occidente –que se piensa es su superviviente más antiguo– escrito en el siglo VIII a. C. es, en realidad, una representación épica del enfrentamiento entre civilizaciones del mundo grecorromano que se desarrolló en torno a las cuencas del mar Mediterráneo y del mar Negro. Su importancia para el comienzo de esta historia es que pone de manifiesto la longevidad de los conflictos armados y en particular de la guerra naval. Porque en el trasfondo de este epitafio colectivo se halla siempre el mar, en el que, aunque fuera de nuestra mirada, ocurre parte de las acciones bélicas a la llegada y a la partida de los contingentes de galeras de los aqueos. Basta echar un vistazo al Canto II, un catálogo poético en el que se enumeran los 29 contingentes de la coalición dispuestos en 1186 «cóncavas naves» y se nombra cada caudillo y las regiones y ciudades principales que enviaban tropas. Asimismo, podemos encontrar de manera visible, y múltiples veces referido, el derecho que hoy aún conocemos como botín de guerra. Se habla de él con deseo, con envidia, con codicia, con cólera. Cólera, como la de Aquiles, quien, tras nueve años de lucha, decide dejar de pelear tras haberle sido arrebatado su trofeo de guerra más preciado: la sacerdotisa Briseida. Episodio que, además, revela la naturalidad del infame y lucrativo negocio del tráfico humano, ya desde entonces motivo de expedicio-

nes de saqueo entre, prácticamente, todos los pueblos colindantes a esos mares y más allá.

Comenzar hablando del botín de la guerra homérica en una historia de corsarios no debe parecer extraño. Es más una cuestión de necesidad, puesto que, como se verá enseguida, constituye el indicio más peregrino que se conoce de lo que supuso el principio y el fin de un mecanismo que, con los siglos, dio sentido al surgimiento del corso en Occidente. Toda guerra es costosa en términos materiales y humanos. No ha habido ni habrá reino, república o Estado que pueda llevarla a cabo por sus propias arcas. Se necesita la participación de voluntarios –llámense empresarios o mercenarios– o bien de forzados a los que, como fuere, habrá que incentivar o levantar el ánimo para que colaboren desde su organización o puesta en marcha hasta el final, sea esta cual sea. He ahí que el botín es el *leitmotiv* en toda historia bélica, el que sacia la sed de los combatientes que, a su paso, van tomando cosas y personas en pago por su servicio y sacrificios. Ahora sabemos que en tiempos del misterioso aedo llamado Homero era común y podemos decir que legítimo, algo que también se percibe en su *Odisea*: «Ávidos de ganancias y curiosos iban los griegos a las regiones más lejanas. Y Ulises era el prototipo de esos aventureros, mitad piratas, mitad traficantes, osados y arteros». Aquel acto se justificaba en el derecho natural griego, que, en este particular, implicaba la libertad que tenía un Estado en conflicto de privar a un enemigo de sus posesiones durante los asaltos y batallas. En un sentido práctico, este proceder se perpetraba para reparar los gastos bélicos a partir de la distribución del botín como recompensa. De ello sabemos por otras historias.

CAPÍTULO 2

DE CABALLEROS Y PLEBEYOS

Se dice que, en el otoño de 1402, López de Mendoza entró en las atarazanas reales de Sevilla con sus galeras cargadas de botines. No se ha encontrado más documentación que aclare qué sucedió con la reclamación de justicia ni en torno al misterio que se esconde detrás de los silencios. ¿Respondería el rey castellano como era de suponerse? Infiero que hubo de intentar reparar los agravios y suspender al comandante. Lo cierto es que, en un mar de intereses, no hay manera fácil de juzgar quién tiene la razón. Después de esta lección, se entiende que Enrique III encomendara la siguiente comisión «secreta» de vigilancia y detención de los «corsarios castellanos que andaban robando por la mar de Levante» no a cualquier corsario o comandante, sino a alguien de suma confianza.

Banquete de moros y cristianos

No cabía duda en el monarca. La persona idónea parecía ser Niño, su fiel compañero de juegos y batallas, en aquel entonces un joven de 26 años, como nos hace saber su cronista, en la «virilidad de la segunda edad». Para facilitar la organización de la flota bajo su responsabilidad, el rey contribuyó de nuevo desde sus reales astilleros con una nao y dos galeras «muy vistosas», tripuladas con marinería oriunda de Sevilla, así como remeros y soldados con sus correspondientes armas y ballestas; todos con sueldos pagados a cuenta de remunerar los gastos con una parte del botín. Las galeras, una comandada por Niño y otra por su primo Fernando, junto con la nao capitaneada por otro corsario, Pero Sánchez de Laredo, quedaron al mando del primero. Aunque el aspirante a águila de mar no iba solo. Además de su fiel alférez, Gutierre, se hizo acompañar por los patrones de dichas galeras, marinos veteranos con cicatrices de mil batallas: Nicoloso Bonel, un «caballero antiguo» genovés al servicio de la corona de Castilla; y Juan Bueno, cómitre sevillano. Su elección no fue casual, pues

ambos sirvieron como consejeros experimentados en busca de compensar su inexperiencia e ignorancia de las cosas del mar. A bordo subió también un grupo selecto de treinta hidalgos de armas, jóvenes como su cabecilla, seguramente con un séquito de dos o tres sirvientes o escuderos por cada uno.

Partieron de Sevilla en el verano de 1404. Tras atravesar el estrecho de Gibraltar y adentrarse en el Mediterráneo, la expedición se dividió para seguir fines distintos. Mientras la nao se dirigió a hacer capturas en alta mar, las demás permanecieron un tiempo navegando de cabotaje en espera de hacer alguna incursión costera. De aquí en adelante, solo seguiremos el camino de la escuadra de Niño, por ser nuestro personaje de interés. Sabemos que sus galeras estuvieron rondando un rato los puertos del al-Ándalus y, un día, después de franquear las nieblas «oscuras» de las costas de Málaga, e incluso visitar como amigos la hermosa ciudad, zarparon hacia Cartagena. Una tormenta los envolvió durante el camino, lo que complicó la navegación y les obligó a refugiarse en el puerto de Águilas (actual Murcia) hasta el día siguiente. Tras unas horas más de un itinerario de cabotaje arribaron a su destino. Pasaron unos días en Cartagena hasta que un impulso decisivo los llevó a zarpar y navegar hasta las costas de Berbería. Si bien, la expedición había sido enviada a buscar cristianos castellanos, empezó y terminó cazando moros. Si se considera que en esos momentos los de Granada se hallaban en tregua con Castilla, esto solo era posible sin impunidad al otro lado del Mediterráneo. Allí, en la costa berberisca, Niño y sus compañeros emprendieron una gama de actuaciones que no se pueden considerar más que piráticas: combate y persecución de galeras y navíos menores; desembarcos furtivos y posteriores incursiones en campamentos nómadas beduinos, con su posterior quema y huida mientras eran perseguidos por los grupos atacados y sus líderes a caballo, entre los que había algunos jeques.

CAPÍTULO 3

EXPLORADORES Y GUARDIANES DEL MAR OCÉANO

El verano languidecía en el puerto de Palos de la Frontera. Tres navíos anclados en el muelle a la entrada del estuario del río Tinto aguardaban la próxima salida. Pese a su aparente reposo, a su alrededor iba y venía gente que apuraba los últimos preparativos de su armado: capitanes, pilotos, marineros, grumetes, carpinteros, calafates y toneleros. Con los días, a la agitación se sumó un escribano, un pintor, un cirujano boticario, un sastre y un platero. Algunos eran oficiales reales enviados en comisiones administrativas específicas. De entre el conjunto de hombres, había un puñado de italianos, un portugués y allá iba también a quien llamaban «el negro Juan». Uno de los barcos era una carabela. Curiosamente, su propietario, Juan Niño, la había bautizado la Niña. *Déjà vu*: ambos, apellido y nombre del navío, nos parecerán familiares. En efecto, Juan y sus hermanos –los otros eran Pedro Alonso, Francisco y Cristóbal– fueron todos maestros y pilotos oriundos de Moguer, en Huelva, un pueblo río arriba, y parece ser que descendientes de la estirpe familiar del águila de mar. Aunque no consta que, al igual que su pariente pasado y lejano, estos Niño fueran corsarios de tiempo completo ni parcial y ni siquiera hidalgos, sí se conoce que, como otros marineros y armadores curtidos de la región, fletaban navíos para ir de pesca, comercio o corso principalmente en el Atlántico. A veces deambulaban por Gibraltar o las costas del norte de África y, sobre todo, dirigían proas directos a La Mina. Tal era la frecuencia y relación que tenían con ese continente, especialmente en la trata de esclavos, que se dice que por ese motivo a Pedro Alonso lo apodaban el Negro.

La aventura que estaba por venir y que mantenía en aquel muelle a la Niña fondeada al lado de las otras dos se advertía distinta, más desafiante. En un inicio, los hermanos desconfiaban del proyecto que por orden real había de organizarse en Palos de la Frontera, puerto que, como indicaba su topónimo, limitaba al sur con Portugal. Desconocían

a su promotor, Cristóbal Colón, un marino del que apenas sabían que había pasado los últimos años viviendo en esa tierra vecina. De su propuesta, sin duda, una de las más osadas que habían oído nunca, ir en busca de tierras de Asia por occidente –atravesando el *Mare Tenebrosum*–, les había hablado su amigo y socio, Martín Alonso Pinzón. Convencido por este de las posibilidades de la misión, Juan dispuso a la Niña, fue como su maestre e incluso pagó los gastos del armado. Sin saberlo aún, esta nave se convertiría en «la niña de los ojos de Colón», quiero decir, su favorita de las tres; la pequeña que, en un futuro cercano, resistió la embestida de un huracán a la altura de las Antillas –como desde entonces se llamó a los archipiélagos caribeños, siguiendo la mitología insular–, lo que le permitió retornar a salvo con noticias de su logro. A Juan lo acompañaba como marinero su hermano menor, Francisco, mientras que el Negro se sumó a la comitiva como piloto de la embarcación mayor, la Santa María, almiranta de la expedición. Esta última, en origen llamada la Gallega, al que algunos de sus contemporáneos calificaban de carabela y otros afirmaron después que se trataba de una carraca o nao, era propiedad del cántabro Juan de la Cosa, marino residente en Santa María del que no se tiene mucha información. Se especula que lo convenció de ir Luis de la Cerda, duque de Medinaceli, con el que tenía tratos y quien se mostraba muy interesado en la propuesta que Colón le presentó en Cádiz entre 1490 y 1491; o tal vez se embarcó por solicitud de los Pinzón, sus socios en algunos comercios, como el intercambio de fletes. El tercer navío era otra carabela, la Pinta, alquilada a otro pariente de los Niño en Palos, Cristóbal Quintero, que formó parte de la tripulación junto con su copropietario, Gómez Rascón. No se tienen más datos de ellos, aunque, según algunas declaraciones, rumores y reinterpretaciones posteriores, fueron a disgusto a la empresa.

La travesía, que pasó a la historia como una de las más atrevidas de todos los tiempos, puesto que significó lanzarse al corazón de las vastas tinieblas, océano adentro, con peligro de confundir las referencias, no hubiera sido posible sin la colaboración de hombres de mar curtidos, tanto en viajes comerciales o de transporte, como en el corso, empezando por el propio Colón, todavía un enigma para los expertos, cuya figura y «manoseo» patronímico continúan siendo perseguidos con obstinación por historiadores y peritos en genealogías.

Tres carabelas en medio de una tormenta. Grabado de Pieter Bruegel el Viejo incluido en la obra de Frans Huys *Los Veleros*, Hieronymus Cock (ed.), 1561-1565. Metropolitan Museum of Art, Nueva York.



CAPÍTULO 4

GUERRA SUPREMA

En todo caso, para que los corsarios habidos y por haber cumplieran con las expectativas monárquicas, ya en 1621 se había expedido la ordenanza para «navegar en corso» tanto contra «turcos, moros y moriscos, como rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda». Esta ordenanza es un documento de gran relevancia en esta historia porque fue la primera vez que se creó un reglamento oficial para regular solo el corso, el cual era aplicable a todos los reinos de la Monarquía Hispánica. Antes, como se recordará, se expedían cédulas u ordenes reales específicas o se acudía a los estatutos correspondientes a presas dictados en las ordenanzas para las armadas, como la del Mar Océano o de la Flota de Indias de 1606. Se trataba, pues, de una convocatoria contundente y decisiva para atraer armadores de todo el territorio y sumarlos al esfuerzo bélico imperial. Sin embargo, acudir a tal llamamiento no era una elección fácil, primero había que rumiar mucho acerca de los riesgos de los costes de armado ante las posibilidades de éxito. El rey y Olivares estaban al tanto de esto, por lo que se dispusieron a despertar el interés de los potenciales participantes y les otorgaron estímulos y beneficios aparte de los habituales, como la supresión del pago del quinto al rey, que no cabe duda de que se trataba de una condición muy privilegiada, al igual que lo fue el derecho al valor total de las presas de acuerdo con el llamado «tercio vizcaíno» –a la usanza de la marina cantábrica–, lo que hace sospechar que esperaban que el voluntariado fuera en su mayoría del gran norte peninsular. Y así lo fue.

Entre la vasta documentación de las Juntas de corso y armadas de los años siguientes que tratan diversos

asuntos de estos armamentos, sobresalen los corsarios de San Sebastián, Fuenterrabía, Portugalete, Lequeitio y Laredo, también de Ribadesella; algunos eran oficiales de mar y guerra que, en algún momento, sirvieron en la armada y se encargaron de la construcción de navíos con las medidas que requerían los reglamentos, como los capitanes Francisco de Beroy o Juan Martínez de Amézqueta, así como otros particulares, dueños de navíos que navegaron en costas de Francia, Inglaterra, Flandes y Dinamarca, o las de Berbería en persecución de enemigos. Sin duda, las condiciones eran tentadoras, pues a lo dicho se sumaba el permiso de vender las presas y la carga donde mejor les conviniera, sin tener que pagar impuestos. Todavía más, para dar a su servicio un carácter soberano y castrense se les concedieron exenciones de fuero militar para oficiales y tripulaciones.

De forma especial para los que habían de participar en la Guerra de Flandes, tras varias juntas de guerra se determinó que, además de todo lo anterior, se les permitiría reclutar marinería en cualquier lugar siempre y cuando no estorbaran la matrícula del servicio real, se valieran de los arsenales regios y de otros recursos y se asegurara la cooperación de las autoridades civiles y militares, así como entregar recompensas monetarias y honoríficas a los comandantes que se distinguieran en batalla. La respuesta fue la esperada y corsarios de Vizcaya y Guipúzcoa, principalmente de puertos como San Sebastián y Portugalete, atraídos por tales promesas y por su cuenta, se dieron a la caza de navíos neerlandeses dondequiera que los hallaran.

Maarten Tromp con los preparativos a bordo antes de la batalla de las Dunas de 1639. A lo lejos, la flota española al mando de Antonio de Oquendo. Ilustración anónima, ca. 1877 - 1894.



DOSIER DE PRENSA

CAPÍTULO 5

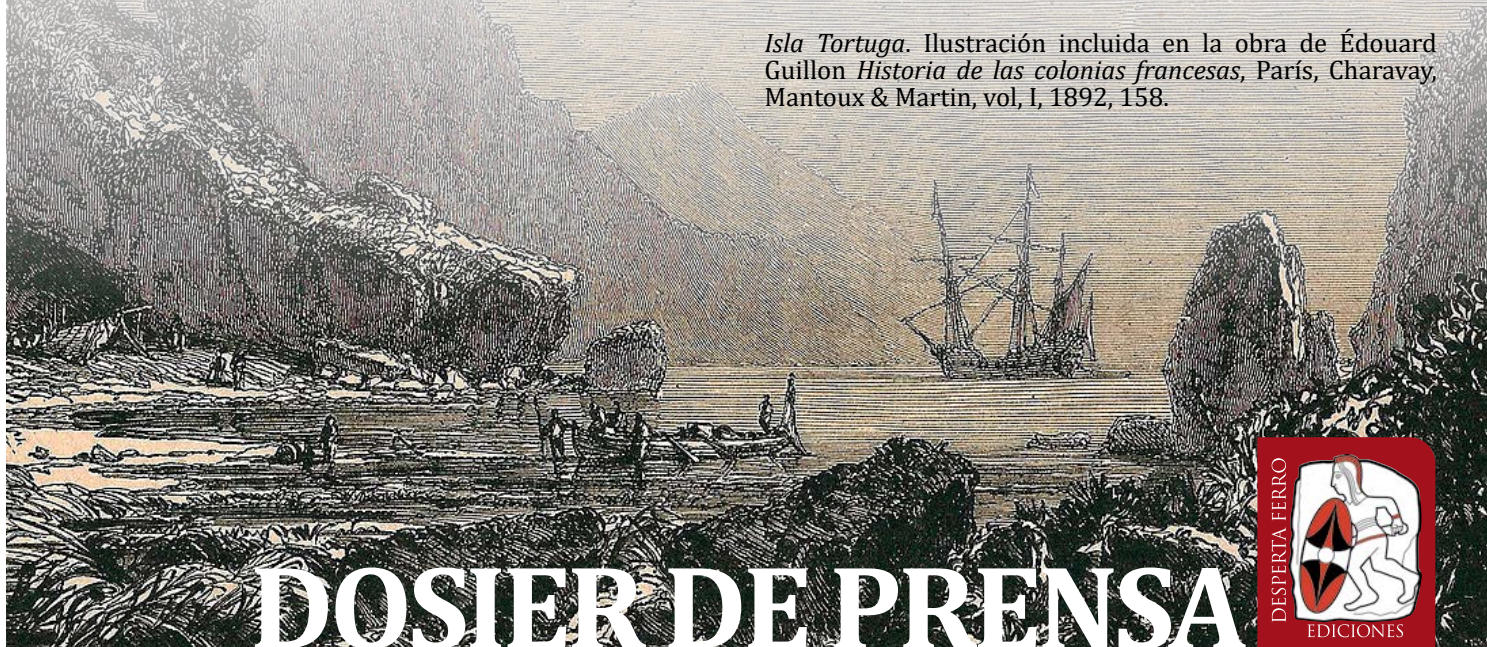
NAVEGANTES DE LA FORTUNA

En unas cuantas décadas, otros ladrones de mar de muchas partes del mundo habían empezado a llenar los vacíos de la geografía caribeña, al desembarcar con mayor frecuencia para forjar comunidades terrestres que, poco a poco, adquirieron cierta estabilidad local. De nuevo Lucena Salmoral los clasifica, aunque ahora en la galería ilustre de los filibusteros, como se les empezó a llamar por entonces de forma coloquial y genérica a los piratas que se hacían o nacían en las Antillas, sin alejar mucho su campo de acción de sus costas y escondrijos. Se trata de los «buscabotines» [*freebooter*] de los que hablé en el Capítulo 1 y que es probable que en su origen fueran neerlandeses asentados en La Tortuga en torno a la década de 1630. Otro prototipo de pirata regional surgió de los grupos asentados en tierras de ganado cimarrón o salvaje, como en La Española, que, en principio, se dedicaban a cazar, asar y ahumar carne en los *boucans* –método copiado de los indígenas caribes–, que luego vendían a los navíos de paso y a los bandidos de mar. Cuando, allá por 1623, más y más individuos empezaron a imitar y combinar ambos oficios, el *boucan* y la piratería, de la fusión resultó su denominación de origen: bucaneros. Jérôme Deschamps, gobernador de La Tortuga, se refirió a este conjunto antillano como piratas semidomesticados que podían ser útiles para las potencias rivales como estorbo del monopolio hispano. Su opinión dejó entrever la continuidad, ahora en nuevos hemisferios, de la misma política empleada en los tiempos ancestrales de Demóstenes y Aristóteles, en los que los señores de ciudades griegas empezaron a trabajar con mercenarios navales mediante acuerdos determinados para golpear a sus rivales.

Pues bien, en este conjunto internacional y versátil, un filibustero que al parecer llevaba en su sangre la herencia castellana ha despertado especial curiosidad. Se trata de un tal Diego, que era mulato. De este pirata criollo lo que podemos decir es que es probable que en-

carnara a individuos diferentes, con nombres o alias similares que aparecen en la documentación o crónicas de la época: Diego Martín alias Diego de la Cruz, Diego de los Reyes, Dieguillo, Diego el Mulato, El Mulato, el capitán Lucifer o Cornelis, primer timonel de los neerlandeses. Veamos ahora las distintas versiones que han configurado su mito, pues no dudo de que guarde las huellas, los trazos, de una historia verdadera. En principio, invariablemente mulato y casi siempre esclavo, aparecía como un cubano nacido en San Cristóbal de La Habana, hijo de un peninsular y una negra esclava. Las relaciones más tempranas hablan de un Diego que en tales condiciones fue capturado en 1572 por el mismísimo Drake, junto con el barco en el que se hallaba, y, tras ser liberado, empezó a trabajar a su servicio. Hay quienes sitúan a otro mulato Diego, o tal vez al mismo poco después, como guía de otros corsarios, el inglés William Parker y su socio el normando Jérémie Raymond durante un asalto a Puerto Caballos, en Honduras, en 1584. No obstante, un año después, otras fuentes lo ubican de nuevo como segundo del Dragón y, en una década más, como hábil marinero en aquellas incendiarias expediciones que el corsario inglés y su paisano Hawkins emprendieron por territorios hispanoamericanos. A principios del siguiente siglo se le encuentra navegando como capitán de un contingente de corsarios piratas neerlandeses. ¿Acaso iría y vendría de una cubierta a otra en tan poco tiempo? Es posible. Hay, sin duda, un trasfondo, un arrojo particular desde dentro que animaba a estos seres a cambiar, como las serpientes de piel, de barco y bando de la noche a la mañana, sin mayores limitaciones, ni siquiera las condicionantes de origen, bandera o religión. Porque, como dice Markus Rediker, «era un modo de vida elegido voluntariamente, en su mayor parte, por un gran número de hombres que desafiaron directamente las formas sociales que se esperaban de ellos».

Isla Tortuga. Ilustración incluida en la obra de Édouard Guillon Historia de las colonias francesas, París, Charavay, Mantoux & Martin, vol. I, 1892, 158.



DOSIER DE PRENSA



CAPÍTULO 6

CORSARIOS DE REYES Y REYES DEL MAR EN LA GUERRA DE SUCESIÓN

UN PAR DE ISLEÑOS CON AMBICIÓN

Todo conflicto era una oportunidad. Así lo veían los grupos de comerciantes y armadores que buscaron organizarse para aprovechar los beneficios de la carta abierta que invitaba a perseguir el comercio de los enemigos del reino. No solo trataron de solicitar licencias individuales para actuar de manera local. En 1711, los consulados de comerciantes de San Sebastián y Bilbao propusieron al rey la creación de una compañía comercial dedicada al corso en las Indias. Pensaban soltar una flotilla de unas seis fragatas de cincuenta cañones alineados en cada una con el fin –y así se lo presentaban al monarca y a sus consejeros– de restablecer el tráfico comercial entre la metrópoli y las colonias, y aprovechar los armamentos para perseguir el comercio ilícito en los puertos a los que fueren. La mira era de largo alcance, con pretensiones de expandir su campo de acción hacia el Pacífico. Para echar a andar el plan proponían a Juan Beltrán de Iryzania, con ayuda de Arrivillaga, aquel que, como se recordará, puso en marcha en 1686 una pequeña compañía para comerciar con hierro y hacer el corso. Sin embargo, esta vez no había interés real en concretar la iniciativa y no solo por el elevado coste de su formación y posterior permanencia, considerando la pretensión de operar en aguas tan alejadas, sino porque se tenía presente el fracaso de la pasada, que se dedicó más al contrabando que a combatirlo, y nada aseguraba que aquello no volviera a suceder.

Es verdad que toda propuesta comercial que implicara inversión para combatir el contrabando podía resultar atractiva para los intereses imperiales, más aún en tiempos de ofensiva. Aunque para ello no había que salir de tan lejos. Por aquel entonces las colonias americanas tenían desarrollado un sistema propio de guardacostas y corsarios regionales por iniciativa de armadores y gobernadores de los puertos de mayor actividad comercial y naval, principalmente en las Antillas y Tierra Firme. Lucena Salmoral nos cuenta que, durante esta guerra, por ejemplo, hubo gran diligencia desde Venezuela, Cuba y La Española. En ocasiones, se procedía por órdenes directas de los gobernadores, como los de Venezuela Nicolás de Ponte en 1702 y José

de las Cañas en 1711, el primero con intenciones de prevenir la piratería de neerlandeses y el segundo el contrabando con Curazao, que incluía el de sus propios vasallos. Otras veces el empeño provenía de los vecinos, algunos acaudalados como el noble marqués de Mijares, que, desde Caracas, organizó un queche –un velero de dos mástiles– y dos balandras decidido a barrer las costas de piratas corsarios y hacerse con algún botín; o el no menos pudiente santiagués Manuel Castañeda, que con una goleta y un barcolongo fue a aguar al enemigo muy cerca de su guarida en Jamaica. Otras veces se trató de oficiales reales, incluso de tierra, quienes pasaban el tiempo invirtiendo en el corso, como los capitanes Damián Salas y Pedro Algarín desde Santiago de Cuba o el sargento mayor Francisco de Figueroa de Cáceres desde Cumaná.

Si bien por momentos los percibimos solitarios en su iniciativa, pues son sus nombres los que destacan entre los párrafos de letra manuscrita de la documentación oficial, con frecuencia en más de una ocasión no debemos olvidar que no lo estaban. Como vimos desde los primeros capítulos, detrás del aparente protagonismo casi siempre había socios, a excepción de casos contados como el de Niño, Spínola o el duque de Osuna, cuyos aliados, puede que por tratarse de aristócratas, fueron más bien los reyes y ministros. La mayoría de las veces se trató de un sistema de inversión colectiva en el que los participantes estaban vinculados por acuerdos de partes firmados en protocolos o asientos con la corona, tanto para obtener las licencias y actuar en «solitario», como para hacer de guardas del Estrecho o de las flotas comerciales a Indias o para transportar socorros o apoyar en estrategias militares concretas. Tampoco pasamos por alto, aunque fue menos frecuente, la constitución de sociedades de comercio y corso por orden real. Claro que hubo quienes se aventuraron por su cuenta, en su propio buque y encargándose de las necesidades de su tripulación, pero fueron los menos, ya que sus acciones eran esporádicas y no tenían mucho alcance. Lo cierto es que la cooperativa a la larga potencializaba mejores armamentos y resultados en la práctica y con mayores beneficios económicos que compensaban la inversión.

CAPÍTULO 7

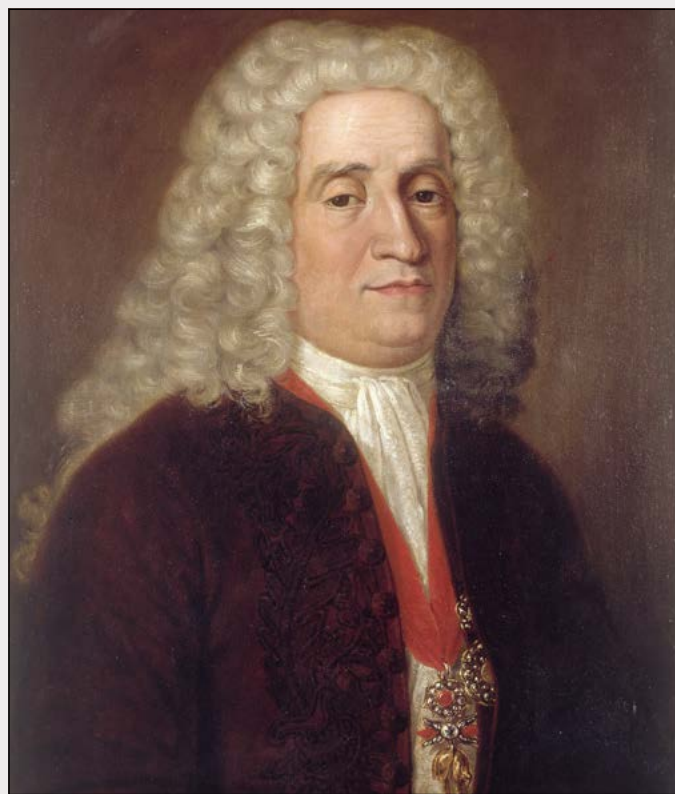
«MINISTROS DE CORSO» I

Retrato de José Patiño Rosales, intendente general de la Armada, secretario de Marina e Indias y de Guerra y de Hacienda durante el reinado de Felipe V. Copiado en 1828 por Rafael Tegea a partir de un original de Jean Ranc. Museo Naval, Madrid.

Otra historia de corsarios en aquella guerra, ciertamente menos conocida, es que algunos actuaron como espías. Eran tiempos en que la eficacia de los servicios de inteligencia marcaba la diferencia entre la victoria o la derrota. Baste recordar lo que pudo prever Blas de Lezo para la defensa de Cartagena de Indias, por lo que contar con corsarios entre los agentes infiltrados constituía una gran ventaja, asumiendo que sabían cómo moverse en las redes del contrabando y otras prácticas fuera de regla. Eran contados, unos pocos en los que se podía confiar, pero bien acomodados en las comunicaciones de la zona, como el capitán de milicias Vicente López. En 1740, este servía de agente del entonces gobernador de Cuba, Francisco Cagigal de la Vega, que aprovechaba sus contactos con otros corsarios y traficantes ingleses en Jamaica para obtener información útil para la inteligencia. El que se ofreciera a ser espía no era gratuito, pues esperaba que con ello se le levantara una sentencia de destierro que cargaba desde hacía tiempo por haberse dedicado al contrabando. Fuera de estos inconvenientes, López era de esos hombres que sabían combinar el uniforme castrense con las habilidades empresariales del armador. Seis años más tarde, por su cuenta y gastos propios, equipó una embarcación menor, la Santa Rita, y obtuvo su licencia de corso del gobernador y se dedicó a hacer de las suyas. En las postrimerías de la contienda reapareció como capitán de milicias y se le veía navegando por las costas de Norteamérica en persecución de buques ingleses de transporte de armas, mercantes, corsarios y negreros.

Ahora bien, cierto es que la mayoría de los corsarios regionales actuaba por iniciativa propia y se organizaba en solitario en provecho del momento bélico, los que destacaron mayoritariamente fueron los que sirvieron a las órdenes reales específicas o al lado de las escuadras regias. Se entiende que sea así porque las autoridades se encargaron de dejar bien claros sus nombres y acciones en los registros oficiales. Entre tales figuraba el bilbaíno Pedro de Garaicoechea Ursúa, a quien, desde 1726, se le ubica navegando un aviso en conserva de la escuadra guardacostas de Clavijo en persecución de embarcaciones neerlandesas en aguas panameñas.

Más tarde, ya como residente en Santiago de Cuba, continuó en actividad corsaria a bordo de su paquebote Diligente y armonizaba su libre albedrío con comisiones



oficiales como la realizada entre 1744 y 1747, en la que, con la fragata Nuestra Señora del Carmen, alias la Galga, y un bergantín, se hizo por lo menos con veintiséis presas inglesas y, en menor medida, neerlandesas, de las que obtuvo un tesoro de seiscientos esclavos negros, cien prisioneros, azúcar, algodón, pimienta, jengibre, sal, carne salada, aguardiente, ron, vinos, tablones de pino, ladrillos, armas diversas entre cañones, pedreros, escopetas, pistolas y sables, así como con miles de pesos en moneda y marfil. Llegó a ser tan famoso que las autoridades británicas de Jamaica organizaron varias «cacerías» para tratar de atraparlo, aunque de todas pudo escapar gracias a sus habilidades y conocimiento náutico. Un dato curioso que cuenta Otero Lana es que, en 1745, se presentaron unos autos en su contra dado que su goleta había sido tripulada por marineros desertores de la Armada, algo prohibido y castigado tanto para el capitán que lo permitió como para los escapados. Al parecer, la falta no causó mayor problema, pues es probable que pesara más la necesidad de contar con su servicio. Eso me figuro, ya que, un año después, se hallaba en medio de una batalla de escuadras incorporado a la Real Armada que entonces estacionaba en La Habana al mando de, nada menos, el caballero Andrés Reggio.

CAPÍTULO 9

EL PRINCIPIO DEL FIN: LA ERA DE LAS REVOLUCIONES

Miles de corsarios más como él se sumaron a la lucha revolucionaria y, a partir de 1778-1779, cuando Francia y luego España declararon formalmente la guerra, lo hicieron colocando en el tablero de juego a sus respectivas fuerzas navales, las reales y las privadas. En cuanto a las primeras, las escuadras aliadas empezaron a molestar a los convoyes comerciales británicos con cierto éxito. Tan solo en 1780, la escuadra franco-española al mando de Luis de Córdova logró capturar por el canal de la Mancha cincuenta y cinco navíos enemigos que llevaban efectivos, prisioneros y lingotes de oro destinados a las Antillas. Después, el comandante del apostadero de La Habana, Juan Bautista Bonet, extendió su red sobre otros dieciséis navíos procedentes de Jamaica. Mientras que el almirante francés Luc Urbain, conde de Guichen, pudo mantener a raya la escuadra de Hyde Parker que navegaba por las Antillas y Charles-Henri-Louis d'Arsac de Ternay, enviado desde Brest con un convoy que trasladaba seis mil soldados franceses para las colonias rebeldes, arribó a su destino tras librarse sin mayor problema de la amenaza de una fuerza británica que se le interpuso cerca de Bermudas.

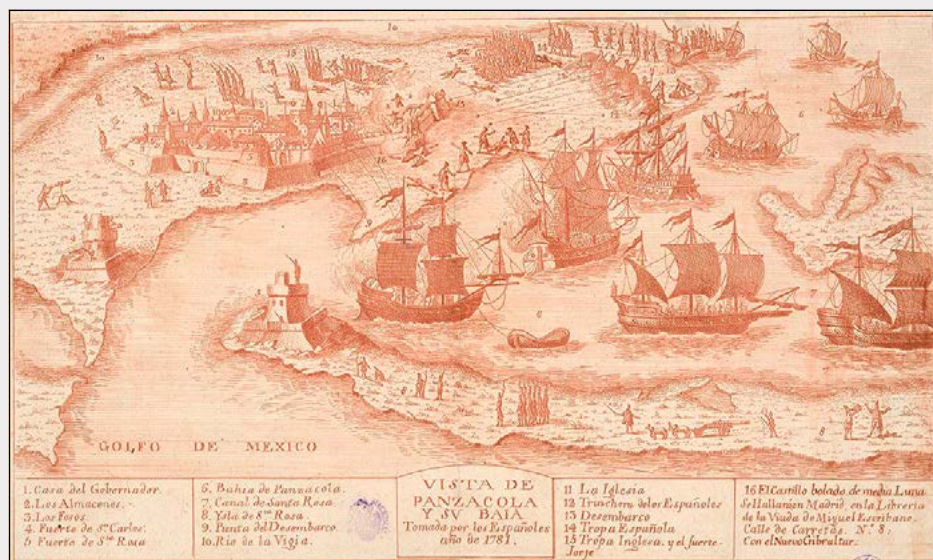
Sin embargo, sucedía que desde el principio, y todavía entonces, tiempos en que Franklin y el Congreso otorgaban patentes a diestro y siniestro, las tripulaciones de ambas armadas reales, como sucediera en el caso de la Continental, buscaban cualquier momento y motivo para desertar y unirse a los corsarios rebeldes. La situación en la Marina francesa llegó a ser par-

ticularmente grave, hasta el punto de que el ministro de Asuntos Exteriores, Charles Gavier, conde de Vergennes, se quejó a Franklin y le rogó que detuviese la soltura de sus comisiones. Naturalmente, a Francia y a España les preocupaba que estos y otros signos de rebelión se extendieran entre sus navíos y más tarde a sus colonias, pero, al final, ante cualquier tentativa de prudencia, resultaron más fuertes las ganas de debilitar al Imperio británico y, por tanto, la conveniencia de que los establecimientos ingleses prosiguieran su guerra contra su Gobierno y por eso la apoyaban.

Una de las formas de hacerlo fue mediante los corsarios. Desde que España se unió a la contienda, los suyos fueron muy participativos, si se piensa que los particulares por su cuenta llegaron a apresar hasta dos mil naves británicas. Aunque, como era de esperar, también hicieron comisiones reales, que incluía la protección de convoyes americanos. Para entender la importancia de estas misiones, tomaremos el ejemplo de la escolta al corsario Patty, que viajaba con carga de tabaco desde Cádiz hacia Filadelfia y que, durante la travesía de ida al puerto español, había sido acosado durante día y medio por cuatro naves inglesas. Como de regreso llevaba pliegos reales que debían entregarse al espía español Juan de Miralles con la importante orden de negociar con las autoridades del Congreso Continental la importación de harina desde las colonias a los puertos hispánicos, hubo que evitar a toda costa que cayera en manos enemigas. Los apoyos de los particulares también

incluyeron los asedios, como el de Gibraltar, del que no podemos olvidar a Barceló con sus lanchas cañoneras y en el que participaron otros corsarios, como el catalán Martín Badía y Caner, personaje curioso que, antes de aquel cerco, había destacado por afanarse en apresar ingleses o sus aliados que llevaban presas españolas, que consiguieron liberar.

Grabado anónimo de la toma de Pensacola en mayo de 1781 por el ejército y la flota española en el contexto de la Guerra de la Independencia de Estados Unidos, ca. 1781.



Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA

