

EL CORSO DEL FLANDES ESPAÑOL COMO FACTOR DE GUERRA ECONÓMICA

Privateering in the Spanish low countries like a factor of Economic War

Enrique OTERO LANA

I.E.S. Ponferrada

RESUMEN: El objeto del artículo es relacionar la práctica del corsarismo (que se diferencia desde el siglo XV de la piratería) con el nacimiento y desarrollo del primer capitalismo y con la política económica de la Monarquía Hispánica. La Corona era consciente de las ventajas que podría obtener organizando el corso entre sus súbditos, logrando beneficios militares a la vez que económicos. En el Flandes del siglo XVII son de destacar dos realizaciones, la armada de Flandes y la escuadra del Norte que causaron grandes pérdidas al enemigo. Finalmente, se evalúan los efectos reales del corso en la guerra económica contra el enemigo: el corso por sí mismo nunca ganaría la guerra, contra las esperanzas de los políticos españoles.

Palabras clave: corso, guerra económica, Flandes.

ABSTRACT: The aim of this paper is to relate the practice of privateering (that differs from the XVth century of the piracy) with the birth and development of the first capitalism and with the economic policy of the Hispanic Monarchy. The crown was conscious of the advantages that might be obtained by organizing the privateering among his subjects, by achieving military benefits simultaneously that economic. In the Flanders of the XVIIth century it is to emphasize two accomplishments, the *Armada de Flandes* and the *Escuadra del Norte*, that caused big losses to the enemy. Finally, the real effects of privateering are evaluated in the economic war

against the Dutch enemy: privateers by themselves would never win the war, against the hopes of the Spanish politicians.

Key words: Privateering, Economic War, Flanders.

1. LA RELACIÓN DEL CORSO CON EL DESARROLLO DEL CAPITALISMO

Desde sus mismos orígenes en la Baja Edad Media, el corso apareció relacionado con el comercio. En realidad, muchos barcos corsarios del final del Medioevo eran mercantes armados para su defensa que apresaban a otro buque comercial más débil que encontraban en su derrotero. La captura tenía cierta justificación si la presa pertenecía a un país enemigo, pero incluso en período de paz se buscaban ofensas reales o imaginarias para justificar la presa. No es de extrañar que, en estas condiciones, corsario y pirata fuesen considerados sinónimos.

Cómo algunos autores han indicado¹, es el desarrollo del Estado Moderno a partir del siglo XV el que va a llevar a la distinción de corsario y pirata. Los cada vez más poderosos estados no pueden permitir que sus relaciones internacionales sean puestas en entredicho por la acción irresponsable de unos navegantes deseosos de botín y, como consecuencia, restringen la concesión de patentes a situaciones de guerra (o de represalias particulares, si ello corresponde a los intereses nacionales) y se reservan el juicio de presas.

Aunque en ocasiones los corsarios berberiscos o los filibusteros de América —un grupo este último que está en una confusa situación legal entre corsario y pirata— asaltan ciudades, lo cierto es que la acción corsaria se centra en el *ataque al comercio enemigo*. Sus presas son los barcos mercantes y el botín es comercializado lo antes posible —aunque a precios que muchas veces son escasamente superiores a la mitad de lo que se podría conseguir en un mercado competitivo—. Los puertos corsarios importantes son un punto de atracción para los mercaderes nacionales o aliados que buscan productos a bajo precio². Si la actividad corsaria está imbricada con el comercio y en consecuencia con el capitalismo en general, su propio origen lo relaciona todavía más: en realidad podemos afirmar que el corso es una *actividad capitalista*, a partir de los siguientes elementos³:

1. MOLLAT, Michel: «De la piraterie sauvage a la course reglementée (XIV^e-XV^e siècle)». *Mélanges de l'Ecole Française de Rome*. 87. 1975, pp. 7-25.

2. En el siglo XVIII San Sebastián atraía a comerciantes franceses en busca de oportunidades. Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN). Estado (en adelante E.), leg. 1622, 7-agosto-1741, memorial del «Cuerpo de Armadores» donostiarras al marqués de Villarías.

3. OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid. 1992, pp. 154-55.

— El afán de lucro, representado en la búsqueda rápida de ganancias a través del riesgo.

— Las fuertes inversiones previas o capital necesario para el armamento.

— Reinversión de los beneficios o ganancias en el propio corso.

— La formación de sociedades para su financiación, existiendo socios que se encargan de la gestión del negocio y tienen responsabilidad personal e ilimitada (armadores con patente y fiadores), y socios cuya responsabilidad se limita a la cantidad aportada (armadores secundarios). En términos jurídicos actuales sería una sociedad en *comandita simple*.

— Diferenciación entre *capital* y *propiedad*, pertenecientes a los armadores, y por otra parte el *trabajo* realizado por una tripulación asalariada según beneficios.

— Función de redistribución de bienes al vender las presas, lo que exige, por tanto, su integración en un circuito de intercambio comercial. Aunque se veían obligados a vender las presas y mercancías a precios bajos, buscaban los mejores mercados.

— Estimulación de otros sectores económicos, fundamentalmente marítimos, en parte porque los armadores de corso diversificaban sus actividades (comercio, pesca de altura). Sin embargo, podría afectar negativamente a otros sectores como la industria artesanal.

Una diferencia esencial con el corso del Mediterráneo es que en Flandes no se permitía la esclavización de los prisioneros (lo que, evidentemente, reducía los beneficios en las capturas atlánticas). Los prisioneros eran conservados para rescates, si su categoría lo permitía, o para canjes generales. A veces se les soltaba sin más para evitar excesivos gastos.

Aclarando alguno de estos puntos, el armar un buque de vela para la guerra era mucho más caro de lo que comúnmente se cree. Dejando aparte el valor del buque en sí, los cañones eran caros⁴, la pólvora y las balas escaseaban en ocasiones, y el armamento personal de la marinería tampoco era barato —especialmente los arcabuces y las pistolas o *pistoletes*—. Además de esto, preparar una embarcación para el corso significaba comprar provisiones para muchos hombres y para un período de dos o tres meses. Tampoco los soldados y marineros acudían si no era con el cebo de un préstamo inicial, descontable de las futuras presas, que

4. Un cañoncito de 3 ó 4 libras de calibre costaba casi 75 ducados, vendiéndose a 58 reales de vellón el quintal de peso (consideramos su peso medio de 14 quintales, 644 kilogramos). Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Guerra Antigua (en adelante, GA), leg. 3.187, s.f. Carta de Pedro de Plaza al secretario Pedro Coloma, 21-septiembre-1640.

globalmente constituía una cantidad muy elevada dado lo numeroso de las tripulaciones corsarias. Por ello el corso no podía aparecer en una zona muy pobre, pues no era una actividad más o menos espontánea como la piratería costera, fuese la de los uzbekos que desde la costa dálmata salían en pequeños botes a ver si capturaban a un mercante veneciano desprevenido, o la de los malayos y moros filipinos que en la actualidad merodean por el mar de la China meridional. El corso de la Edad Moderna era una actividad con una organización muy compleja y con riesgo de mucho dinero: las presas podían resultar ilegítimas y verse obligados los armadores corsarios a pagar los costes de demora, los juicios podían alargarse por meses e incluso años, se necesitaban representantes en Madrid para los juicios de segunda instancia, etc.

Los armamentos de particulares podían surgir en zonas que, tras un auge económico, entraban en una fase de depresión comercial. Éste sería el caso del Flandes español en el siglo XVII, en un momento en que las antiguas provincias rebeldes habían consolidado su economía e iniciaban el gran auge económico de los Países Bajos, marginando a las provincias leales, en otro tiempo motor económico de Flandes. Los armamentos de la provincia de Guipúzcoa en el mismo siglo se verían reforzados por el hecho de que el puerto de Bilbao, a partir de 1650 o incluso antes, iba absorbiendo de forma casi exclusiva el comercio de la lana y los ferrones vizcaínos se reservaban la mena de hierro, excluyendo a los guipuzcoanos. Ya en el siglo XVIII se contempla un aumento de los armamentos corsarios en Bilbao y, en parte, podríamos relacionarlo con su excesiva dependencia del comercio con Europa, dificultado por las guerras con Gran Bretaña. Las islas Baleares verían agravada su situación económica por su propia insularidad y, en consecuencia, por su dependencia de un tráfico marítimo obstaculizado por la guerra continua con los musulmanes. En algún momento su corso podía ser una mera cuestión de supervivencia⁵. En todos estos casos había comerciantes que buscaban inversiones productivas y, ya que el comercio ahora no se las ofrecía, el corso —al fin y al cabo, un ataque al comercio enemigo— era un sustituto aceptable aunque arriesgado. En realidad, muchos armadores corsarios conjugaban, como ya dijimos, el comercio en decadencia con el creciente corso.

En otras ocasiones la zona corsaria era una región que estaba iniciando un auge económico, pero que ofrecía pocos productos para un comercio activo. Sería el caso de Galicia en el siglo XVIII: desde la mitad del siglo anterior tenía un fuerte aumento de población y una sensible mejora de su situación económica. Pero su producción era primordialmente agrícola y de escaso mercado fuera de la misma

5. LÓPEZ NADAL, Gonçal: *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània Occidental, 1652-1698: Un comerç forçat*. Palma de Mallorca. 1986.

Galicia. Quienes lograban acumular dinero se encontraban con que en el comercio sólo podían ser meros intermediarios o transportistas y, como en los casos anteriores, los poseedores del capital encontraron en el corso una inversión rentable.

2. EL CORSO EN LA POLÍTICA NAVAL ESPAÑOLA DE LA EDAD MODERNA

Al permitir el corso marítimo la Monarquía Española (como cualquier otro Gobierno) tenía intereses propios que no coincidían totalmente con los de los corsarios. Se deseaba reforzar la armada real, ya por estar ésta muy debilitada (siglo XVII), ya porque, aunque recuperada, era inferior a la del enemigo (como en las guerras con Inglaterra durante la Ilustración). Con el armamento de los buques corsarios se suponía que el aumento del poder naval español se conseguiría sin gasto para la Hacienda (lo que era especialmente perentorio en el siglo XVII)⁶. La propia acción de los corsarios contribuía a ello al distraer fuerzas enemigas en la protección de su comercio; pero muchas veces se quería usar las embarcaciones corsarias como buscadores de noticias o transporte de material bélico. Es de suponer que, al no interferir en su actividad (cuando menos en el primer caso), los corsarios realizarían con gusto estas misiones ya que les darían cierto prestigio ante las autoridades. Pero, aunque estas cosas se hacían a veces de forma espontánea, lo más frecuente es que fuese necesario hacer un flete, es decir un contrato que compensase al corsario por sus servicios e indirectamente por la hipotética pérdida de presas. En ocasiones el fletamiento de la embarcación por parte de la Corona era una solución ante un corso poco rentable⁷.

Un objetivo importante —y además utilizado con frecuencia como elemento justificativo en las patentes del siglo XVII— era la protección de las costas peninsulares, limpiándolas de corsarios enemigos. En 1662 el Consejo de Estado aconsejaba respetar los derechos de presa de los corsistas, pues si no, «faltarían los

6. El veedor Domingo de Ruyloba pedía permiso para capturar a los navíos holandeses e ingleses que comerciaban con Portugal «[...] con [lo] que armaría gran cantidad de buques, [...] que bastase a impedir los socorros que les fuesen a los rebeldes sin ninguna costa de la Real Hacienda». AGS. E. Leg. 2.677, s.f. 15-febrero-1661.

7. En 1692 Simón Martínez pide se le conceda el transporte de la jarcia y la lona desde Galicia a Cádiz. AGS. GA. Leg. 3.831, 23-noviembre-1692. En otras ocasiones (1675 y 1690) había patacheado con sus barcos a dos capitanas reales desde el mar Cantábrico también a Cádiz.

En 1762 es el capitán Juan Pedro Cruz de Belefonte, vecino de San Sebastián pero de origen irlandés (firma «Juan Pedra Crouz de Bellefonte»), quien pretende conseguir un transporte de material bélico tras un viaje en corso poco afortunado (AGS. Mapas, Planos y Dibujos. LVIII-55. 10-mayo-1762). Terminada la guerra dirá estar en la pobreza y pedirá una ayuda. Su caso fue estudiado en mi artículo «El curioso viaje de navegación del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte (1762)». *Revista de Historia Naval*. 83. 2003, pp. 7-21.

corsarios y quedaría abierto el mar en tiempo que Vuestra Majestad no tiene armadas para limpiarle y asegurarle»⁸. Pero, aunque algunas embarcaciones corsistas capturaron a sus homónimos del otro bando, lo cierto es que los corsarios no solían luchar entre sí. Como decía el marqués de Muzquiz: «La utilidad que deja la presa de una embarcación armada en corso nunca llega a subsanar los gastos»⁹.

Más conscientes de sus propios intereses eran los armadores, como es lógico. Uno de ellos, Juan Ignacio de Otaegui, lo presenta con cierta crudeza: «En fin, a los armadores, en mi sentir, no les mueve el servicio del Rey, la gloria de la nación, ni el mal que hacen a los enemigos, sino las utilidades que logran; si éstas se les cortan, como faltó el móvil de sus operaciones, de sus riesgos y trabajos, faltó el corso»¹⁰.

El ataque al comercio enemigo, la acción que define a la *guerra de corso*, que esencialmente es una *estrategia de desgaste*, era considerado como decisivo en un enfrentamiento bélico. En el siglo XVII, durante la guerra contra Cromwell, se consideraba que el corso español obligaría a los ingleses a interrumpir la contienda: «tengo por cierto que la hostilidad que ha recibido el comercio de Inglaterra de los corsantes ha de facilitar la paz de esta Corona»¹¹. Un siglo más tarde la idea se exponía con mayor claridad: «El mayor daño que se hace entre dos potencias enemigas es el que resulta del corso de los vasallos, porque destruyendo el comercio de la nación obligan los clamores de toda ella a anticipar la paz, aunque no convenga»¹². El éxito o fracaso del corso se definía por las presas tomadas al enemigo. Un buen número de capturas tendría el doble efecto de animar a los corsarios a continuar su actividad al enriquecerse y debilitar decisivamente la economía del otro país contendiente, último objetivo en la concesión de las licencias de corso.

En varias ocasiones se planteó que una de las posibles ventajas del corso sería preparar marineros para las armadas estatales. Así lo creía la Junta de Armadas en 1636: «con ellos [los navíos corsarios] se crían y ejercitan cantidad de marineros de que tanto necesitan estos Reinos»¹³; y los armadores de corso insistían

8. AGS, E. Leg. 2.678, s.f. 25-septiembre-1662.

9. AGS, Secretaría de Marina (en adelante, SM). 542, s.f. 20-agosto-1779. Propuesta para armar dos fragatas en Cataluña de cuenta del Rey contra corsarios mahoneses y berberiscos.

10. AHN. E. Leg. 1.622, s.f. 7-agosto-1741.

11. AGS. GA. Leg. 3.427, s.f. 28-julio-1659. Cádiz, carta de recomendación para Antonio Nicolás Vanderzipe o van der Zipe de autor desconocido (firma ilegible).

12. AGS. SM. Leg. 541, s.f. 26-febrero-1771, dictamen de la Junta reunida para decidir sobre los derechos en las presas de los corsarios particulares con motivo del rompimiento con Inglaterra. [Esta guerra no llegó a estallar.]

13. AGS. GA. Leg. 3.167, s.f. 15-septiembre-1636.

en ello con cierta frecuencia como una forma de justificar su actividad. En la práctica la marinería prefería la vida de «pillaje, haraganería y libertad», como decía al proveedor general Ortiz de Velasco¹⁴, al duro servicio de la Marina Real. Hablando de los marineros guipuzcoanos, decía Juan de Landaeta: «la poca [gente] que hay, [está] tan cerrada en el corso que no se admite ningún partido, rehusando la navegación en la Armada»¹⁵. El corso no sólo no aportaba marineros a las armadas reales, sino que además los sustraía. En el siglo XVIII se intentó controlar el problema dando orden de que todos los marineros de los buques corsarios tenían que ser gente matriculada¹⁶; pero la imposibilidad de cumplirla —faltaría gente para los buques corsarios—, llevó a la concesión de que en las embarcaciones de corso hubiese hasta un tercio de gente no matriculada (en épocas precedentes había sido a la inversa)¹⁷. No es creíble que el intento tuviese mucho más éxito que en los períodos anteriores.

La Corona española era consciente de las ventajas que podría obtener militarmente si lograba organizar el corso marítimo de sus súbditos. En el siglo XVII hubo varios intentos, entre los que destacaron la organización de la armada de Flandes (aunque era un armamento estatal con otros objetivos además de la guerra de corso) y la creación de la escuadra del Norte en 1633, formada exclusivamente por particulares. La primera fue, con mucho, la más importante y trataremos de ella de forma más extensa en futuras páginas. Ahora nos referiremos a la escuadra del Norte¹⁸. Alentada por el conde-duque de Olivares y organizada por don Alonso de Idiáquez, su primer superintendente, y por el veedor don Miguel de Necolalde, tuvo una gran actividad durante sus primeros años —en los que también recibió empréstitos económicos del Estado— para decaer a partir de 1645, siendo factores decisivos la caída del Conde-Duque y la muerte de

14. AGS. GA. Leg. 3.372, s.f. Informe secreto a Felipe IV sobre la conveniencia de permitir el corso, 4-septiembre-1655.

15. AGS. GA. Leg. 3.416, s.f. 18-abril-1658.

16. AGS. SM. Leg. 525, s.f. 29-septiembre-1739. Carta del intendente de Marina en Cádiz, D. Francisco de Varas, al secretario D. Zenón de Somodevilla, con acuse de recibo de la orden del día 21.

17. AGS. SM. Leg. 525, s.f. 12-octubre-1739. En carta de Felipe de Urioste, ministro de Marina de San Sebastián, al marqués de la Ensenada, se decía que los armadores «tenían por máxima asentada, que contando la tripulación de un bajel de un tercio de marinería, puede ser la restante bisoña, como sea robusta y ágil para manejar las armas» (AGS. M. Leg. 525. S.f. 21-julio-1739)

18. Para una visión global de esta escuadra, OTERO LANA, Enrique: «El corso en la política naval de la Corona española (la escuadra del Norte) y como actividad capitalista», en LÓPEZ NADAL, Gonçal (coord.): *VIII Jornades d'Estudes Històrics Locals. El comerç alternatiu: corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*. Palma de Mallorca. 1990, pp. 145-162; y para los diferentes intentos de organizar el corso en el siglo XVII, OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Madrid. 1992, pp. 202-207.

Idiáquez. Sin embargo, su organización fue más administrativa que militar y pocas veces los corsarios partieron en grupo buscando presas comunes — su reparto sería poco rentable al ser entre varios —, aunque sí participaron en alguna expedición de la armada.

3. LAS LIMITACIONES BÉLICAS DEL CORSO

Es de destacar que la guerra de corso se adaptaba bien a la situación militar de la Edad Moderna. Aunque algunas armadas, como la inglesa, tenían una superioridad aplastante en número de unidades de combate, sus barcos, al depender de un «motor» tan cambiante como el viento y estar sometidos totalmente a las inclemencias del tiempo, no podían dominar constantemente los puntos estratégicos de las rutas comerciales ni mantener un bloqueo continuo y efectivo de los puertos enemigos. Su red de vigilancia era débil y por ella se escabullían constantemente los corsarios. Pero como arma de guerra éstos tenían sus limitaciones: aislados en el mar eran de difícil control¹⁹ e, incluso actuando dentro de lo permitido provocaban quejas entre los países no beligerantes y ponían en peligro las siempre frágiles neutralidades — no hay que olvidar que los potentes comercios holandeses, en el siglo XVII, e inglés, en el XVIII, generaban una multiplicidad de intereses a su favor—. Para las potencias fuera del conflicto el corso era una «piratería legalizada» y las reclamaciones en su contra eran bastante airadas. No les faltaban razones: el comportamiento de los corsarios era muchas veces peor con los mercantes neutrales —en los que tenía que justificar la presa acusándoles de contrabando de guerra (situación muchas veces difícil de demostrar)— que con las presas enemigas, cuya validez era indiscutible²⁰. Francia, entre 1621 y 1635, rompió su aparente neutralidad protegiendo el comercio holandés con sus puertos atlánticos por medio de barcos guardacostas y juzgando como piratas a los corsarios españoles que llegaban a sus costas²¹. En 1663 hubo una importante y

19. «Es conocida la poca fe y amistad que guarda el que anda en corso y que en la mar, como no hay testigos de sus robos, son más crueles con el amigo que con el enemigo para que no se sepa su maldad», según frase de D. Fernando Girón en la reunión del Consejo de Guerra en que se discutió la conveniencia de permitir el corso (AGS. GA. Leg. 865. 13-noviembre-1621). Girón preveía los problemas con las potencias neutrales por los excesos de los corsarios españoles.

20. Véanse las líneas dedicadas a los excesos de los corsarios españoles en OTERO LANA, Enrique: *op. cit.*, pp. 183-84.

21. En 1626 el capitán Pedro de Ibusti y otros dos vecinos de San Sebastián fueron puestos vivos en unas ruedas y magullados con barras de hierro hasta morir y otros cuatro hombres ahorcados. Al resto de la tripulación del patache *San Francisco* se le condenó a galeras. Esto sucedió en Burdeos, donde los intereses holandeses eran tan importantes que provocaron un juicio muy rápido y posiblemente irregular (AGS. GA. Leg. 3.150. S.f. 30-abril-1626).

decisiva intervención holandesa a favor del Portugal sublevado: a finales de mayo o principios de junio se presentó en la costa portuguesa una escuadra de 10 navíos bátavos y empezó a capturar corsistas con el pretexto de compensar sus pérdidas. Llegó a bloquear Vigo —por entonces un puerto corsario— a fin de permitir que la flota del Brasil llegase a Lisboa sin problemas²². Se puede discutir hasta qué punto esta injerencia de los Países Bajos respetaba la neutralidad de que hacía gala y si era, por tanto, justificable.

La indisciplina de las tripulaciones no era un problema menos importante. Aunque a los marineros y soldados no les faltaba valor en el combate, eran hombres poco fiables que deseaban ganar dinero sin exponerse demasiado. A los corsarios nada les parecía prohibido: cobraban los adelantos y después no se presentaban en sus barcos²³, robaban lo que podían de las presas²⁴, obligaban a los capitanes a volver a puerto con diversos pretextos —como la falta de provisiones, cuando ellos mismos las habían estropeado²⁵— o incluso recurriendo al simple amotinamiento²⁶. Todos estos excesos de la marinería reducían la efectividad bélica de las embarcaciones corsarias y en el siglo XVIII se intentó atajarlos aumentando las penas (se proponía que la desertión pasase a ser castigada con dos años de servicio en los navíos del Rey cuando antes la pena era de dos meses de cárcel²⁷).

La necesidad de conservar las presas y remitirlas a un puerto seguro limitaba las posibilidades de acción de los corsarios. A pesar de sus numerosas tripulaciones, un buque corsario de cierto éxito podía encontrarse corto de gente después de haber enviado a España algunas capturas con sus correspondientes tripulaciones de presa. Como consecuencia de ello, en el siglo XVIII se permitieron los rescates en dinero de los siguientes apresamientos si antes se habían enviado otros tres a España²⁸. Otras veces el rescate se debía a un excesivo número de

22. AGS. E. Leg. 2.680, s.f. 14-julio-1663.

23. AGS. SM. Leg. 535, s.f. 15-marzo-1744. Carta de D. Manuel Navarrete, ministro de Marina en Bilbao, al marqués de la Ensenada. Aquí también se citan algunos de los abusos que recogemos a continuación a partir de otros documentos.

24. AHN. E. Leg. 1.622, s.f. 7-agosto-1741. «Los marineros, y aun los oficiales, a espaldas del armador, hurtan cuanto pueden», según queja de los propietarios de los buques corsarios.

25. AGS. GA. Leg. 3.844, s.f. Capitulación presentada por los armadores de San Sebastián, 7-abril-1693. Éste es el delito conocido en la jurisdicción naval como *baratería*. Sin embargo, la acusación en este caso se expone de forma poco clara.

26. AGS. SM. Leg. 525, s.f. 18-noviembre-1739. Bernabé Hortega, ministro de Marina en Palma de Mallorca, avisa de haber encerrado en el lazareto a los amotinados de los jabeques de Sora y Gomila. Al final los amotinados volvieron a reembarcarse por la intervención de los armadores.

27. AGS. SM. Leg. 535, s.f. 2-junio-1744. Aviso al ministro de Marina de Málaga, D. Gabriel López.

28. Artículo XLIV de las Ordenanzas de Corso de 1 de febrero de 1762 y 1 de julio de 1779.

prisioneros: un bergantín inglés capturado en 1742 por un corsario vasco llevaba 101 pasajeros a Terranova y, ante la imposibilidad de vigilarlos a todos, el corsario prefirió dejarle seguir su viaje tras el pago de 2.500 pesos²⁹. Además, conservar prisioneros era antieconómico: había que alimentarlos y después soltarlos cuando se llegase a puerto; sólo se conservaban si eran necesarios para un canje general o merecían un rescate particular, como ya dijimos.

4. LIMITACIONES JURÍDICAS

Aunque la frase ya clásica de que «el corso es una piratería legalizada» y el sentido actual de la expresión «actúa como si tuviese patente de corso» nos pueden hacer pensar que los corsarios no tenían ninguna limitación legal, en la práctica tenían muchas y no podían evitarlas por existir un juicio posterior en el que se legalizaba la presa. Ante todo necesitaban una licencia real para efectuar esta guerra de particulares, la *patente de corso*; sólo podían apresar navíos mercantes enemigos o neutrales con mercancías de enemigos (en tal caso sólo se declaraba buena presa a esta última carga, pero no al resto), y como ya dijimos, había un juicio posterior que controlaba la captura efectuada. No hay que olvidar, además, que en los siglos XVII y XVIII se estaban discutiendo muchos problemas legales que sentarían jurisprudencia en el futuro comercio marítimo. Una de esas discusiones era cuándo se podía apresar o no una mercancía. Dejando aparte el caso de los mercantes enemigos —considerados presas legítimas—, los principios jurídicos tradicionales eran que la parte contaminaba al todo, «la mercancía infectaba al buque», o en el caso inverso, la fábrica del buque justificaba el embargo de la mercancía. Frente a estas ideas se iba imponiendo el principio de que el *pabellón protege a la mercancía*, de tal forma que un buque neutral podía llevar productos del enemigo siempre que no fuesen de utilidad militar. Relacionada con la discusión de «mare clausum» y «mare liberum», esta tesis se fue imponiendo en el siglo XVII y la corte de Madrid admitió explícitamente la protección de la bandera a partir del Tratado de Navegación y Comercio entre España y Holanda de 1650. Posteriormente Francia (1659), Gran Bretaña (1667) y Portugal (1668) obtuvieron las mismas ventajas que los holandeses.

En el siglo XVIII hay un cierto retroceso en este principio, en parte como consecuencia de la postura agresiva de los barcos de guerra y de las embarcaciones *privateers* ingleses, que confiscaban mercancías españolas transportadas en buques neutrales (sin que fuesen de utilidad militar). Aunque siempre intentando respetar los tratados, se va estableciendo el principio de que se seguirá un

29. AHN. E. Leg. 1.622, s.f. 23-abril-1742.

trato recíproco con las mercancías del enemigo en buques neutrales, según actúe aquel con las españolas en la misma situación³⁰. Hacia finales de siglo, en 1796, se plantea el problema del tratado excesivamente generoso firmado con los EE.UU. (el llamado de San Lorenzo, 25-octubre-1795), cuyas grandes inmunidades contrastan con el que ese mismo país firmó con Gran Bretaña en 19 de noviembre de 1794, con ventajas para Inglaterra que muchas veces contradicen al tratado español³¹. Ante esta situación el marqués de Yranda consideraba que el tratado americano no podía contravenir a los anteriores y juzgaba el principio de *reciprocidad* como guía a seguir. Aunque estas discusiones son de finales de siglo, ya en 1739 se hablaba de esperar a ver lo que hacían los ingleses con los efectos españoles en barcos franceses y poner en depósito los productos británicos apresados en circunstancias similares hasta ver si los ingleses restituían los primeros ante la reclamación de la tercera potencia afectada³².

Otra limitación grave, en cuanto que dificultaba el conocer la legitimidad de una presa y podía alargar mucho los juicios, eran los *papeles dobles*. Tanto en el siglo XVII como en el XVIII las presas potenciales procuraban evitar su captura exhibiendo falsos papeles. Cuando se acercaba el corsario se arrojaban al mar los papeles verdaderos, según testimonian muchas veces los apresadores, aunque algunas veces se intentaban preservar ocultándolos en bolsillos internos de los calzones³³ o en cajones secretos de los muebles de la cámara del capitán³⁴. Entre los neutrales fueron los mercaderes holandeses (en paz casi continua con España desde 1648) especialmente aficionados a este subterfugio de los papeles dobles y, si les era útil, también «convertían» a los ingleses en holandeses³⁵. En todo caso los representantes de los Estados Generales de los Países Bajos reclamaron siempre con energía y cierta insolencia la libertad de sus mercantes, estuviesen en situación legal o no (en ocasiones, contravenían la propia legislación holandesa).

30. Artículo XIV de la Ordenanza de Corso de 1 de mayo de 1794.

31. Por poner un ejemplo, en el artículo 8º del tratado entre España y EE.UU. se promete ayuda y asistencia a los corsarios españoles y en el artículo 25º del tratado angloamericano se les negaba a los corsarios que fuesen enemigos de una u otra potencia. ¿Qué tratado seguiría el Gobierno estadounidense?

32. AGS. SM. Leg. 525, s.f. 25-agosto-1739.

33. AGS. GA. Leg. 3.220, s.f. 17-octubre-1643. El mercante con papeles dobles entró en San Vicente de la Barquera, huyendo de una fragata de corso, y allí fue registrado.

34. AGS. SM. Leg. 535, S.f. 5-noviembre-1745.

35. En 1740 se apresó a un barco mandado por un capitán inglés residente en Amsterdam, llevando mercancías inglesas y navegando a Santa Cruz de Berbería (plaza de un enemigo común de España y Holanda), pero, a pesar de todo, fue reclamada por el embajador holandés por llevar pasaporte de los Países Bajos. En la discusión sobre ella se citan cartas inglesas en las que se escribía que «Nuestros navíos ingleses los hacemos holandeses, [...] y continuarán en esta forma mientras durare la guerra» (AGS. SM. Leg. 528, s.f. 26-junio-1740).

Otro problema, éste específico del siglo XVII, fue la concesión de *permisos a mercantes enemigos* para comerciar con España. Pronto se vio que los mercantes con tales licencias (normalmente holandeses o franceses) aprovechaban los pasaportes para cargar sal en Setúbal dos o tres veces en vez de una y los utilizaban para meter contrabando³⁶. Por otra parte sabemos que entre el 20 de febrero y el 4 de marzo de 1646 (trece días) habían entrado en San Sebastián once bajeles extranjeros, de los que 7 eran franceses y uno holandés (es decir, 8 enemigos)³⁷. Como vemos, en el siglo XVII el corso español ejercía su actividad en un mundo económico contradictorio: atacaba a marinas mercantes más poderosas que la española, lo que facilitaba las presas, y podía ser visto como un arma importante en la guerra económica «total»; pero al mismo tiempo la mala situación económica de los reinos hispanos obligaba al gobierno español a dar permisos de comercio a los buques enemigos (a veces en número superior a los capturados), lo que limitaba las capturas e invalidaba la aspiración de una ofensiva económica decisiva. Éste era un tipo de guerra que España tenía perdida antes de iniciarla³⁸.

5. EFECTOS DEL CORSO SOBRE EL COMERCIO ENEMIGO

Se atribuyen 1.880 capturas a los corsarios dunkerqueses en su período más brillante, años que van de 1629 a 1638³⁹. Nunca en la historia marítima de la Monarquía Hispánica se dio una guerra comercial tan terriblemente efectiva.

Pero la guerra de corso no hay que evaluarla únicamente por las capturas, sino también por el efecto psicológico entre los comerciantes enemigos. Un ejemplo clásico en la historia naval es la acción de los corsarios confederados durante la guerra de Secesión o Guerra Civil estadounidense. Destruyeron únicamente unos 240 mercantes, pero el pánico se extendió por los círculos comerciales de la Unión y los seguros se dispararon. Los armadores nordistas vendieron sus buques a los extranjeros y en 1865 mil seiscientos barcos habían cambiado de

36. AGS. GA. Leg. 3.155, s.f. 16-septiembre-1630.

37. AGS. GA. Leg. 3.241, s.f. 4-marzo-1646.

38. Podemos ver visiones de conjunto de la guerra económica con Holanda en ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: *España, Flandes y el Mar del Norte*. Barcelona. 1975, especialmente pp.178-90, y ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel: «La cooperación económica hispano-holandesa, 1637-1659». *Hispania*. LIV/187 (1994), pp. 467-504.

39. STRADLING, R. A.: «The Spanish Dunkirkers, 1621-1648, a record of plunder and destruction». *Tijdschrift voor Geschiedenis*. 93 (1980), pp. 541-558, y BEATENS, R.: «Organisation et résultats de la course flamande au XVIII^e siècle», *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*. 2 (1983), pp. 47-78. En el libro de Robert A. STRADLING: *La Armada de Flandes*. Madrid. 1992, se pueden encontrar cuadros globales de la acción de la Armadilla Real y de los corsarios dunkerqueses, pp. 327-32 (apéndices).

manos⁴⁰. La flota mercante de los EE.UU. tardó décadas en reponerse de la *débâcle* originada por el miedo al corso sudista. Pero no hay que olvidar que los corsarios confederados fueron, en realidad, embarcaciones armadas por un Gobierno en guerra y no por particulares. Su intención era destruir a los mercantes enemigos, no conservarlos para rentabilizar la inversión (como hemos dicho, el corso de los particulares es, en último término, una *inversión capitalista* de la que se esperan sacar beneficios). Y, cuando menos potencialmente, la simple destrucción como objetivo es más eficiente psicológicamente que la captura, en la que siempre puede haber rescates económicos o incluso represas. También se puede recordar que en los siglos XVII y XVIII el trato a los prisioneros era mucho más generoso que en épocas posteriores, siendo liberados pronto salvo que se necesitasen para canjes o rescates. Tal vez este conjunto de factores pueda explicar por qué nunca se dio un pánico tan intenso en Holanda, Francia o Inglaterra ante la acción de los corsarios españoles.

Pero incluso con estas limitaciones los efectos secundarios de la guerra de corso eran importantes y causaban un fuerte incremento de gastos al enemigo. La subida de fletes y seguros —el llamado «efecto Drake»— sería el primero, y debe recordarse que también podría afectar a los neutrales⁴¹. Otro incremento de los costos estaría en la necesidad de tripulaciones más numerosas y de un mayor armamento en los mercantes si querían defenderse de nuestros corsarios. En el siglo XVII, según el armador donostiarra Martín de Justiz, «los navíos holandeses que antes navegaban a la costa de Francia con 6 hombres, hoy los navegan con 18 y aun con otros de guerra de escolta, conque se les han bajado las ganancias»⁴².

Un efecto inmediato sería el tener que utilizar rutas más largas y la navegación en lentos convoyes. El cónsul español en Lisboa, D. Jorge Macazaga, al inicio de la Guerra de la Oreja, comentaba que cuando estallase ésta los ingleses navegarían de Inglaterra a Portugal con convoyes de navíos de guerra o que, si iban aislados, en vez de pasar junto al cabo de Finisterre se alejarían uno o dos grados hacia las Azores⁴³.

40. HOWARTH, David: *Los Clippers*. Barcelona. 1996. T. II, pp.112-13.

41. El cónsul español en Amsterdam mencionaba que, ante los robos de los corsarios ingleses a los mercantes hispanos, «los españoles mismos rehusarán hacer tráfico con bandera propia, pues no hallarán quien así quiera asegurarles sus mercancías o subirán para ellos tanto los seguros que no puedan aguantarlos» (AGS. SM. Leg. 539, s.f. 17-abril-1759). Hay que recordar que en aquel momento Gran Bretaña estaba en paz con España.

42. AGS. GA. Leg. 906, s.f. 21-agosto-1632.

43. AGS. SM. Leg. 525, s.f. 22-septiembre-1739.

El ministro de Marina en San Sebastián resumía en 1741 los efectos del corso de una forma coherente: «nunca dejaría de ser útil el promover estos hombres [los armadores de corso], no tanto por lo que quitan a los ingleses *cuanto por lo que inquietan y perturban sus comercios*, que es lo que más siente aquel altivo y desenfrenado pueblo»⁴⁴.

Para paliar los efectos del corso enemigo se necesitarían guardacostas y navíos de guerra que recorriesen las rutas comerciales o, cuando menos, ciertas zonas estratégicas (aparte, claro está, de la protección de los convoyes). Entre 1621 y 1635 Francia armó un gran número de guardacostas, como ya dijimos, para proteger el comercio holandés que llegaba a sus costas y acabar con los excesos de los corsarios españoles⁴⁵. Gran Bretaña, durante la Guerra de la Oreja de Jenkins, tuvo que reducir proporcionalmente (aunque hubo un cierto incremento numérico) su número de navíos de línea, ya que los grandes buques eran poco eficaces para perseguir a los ágiles corsarios, y favorecer la construcción de fragatas, bergantines, corbetas y *sloops*⁴⁶. Campbell consideraba un éxito que la deuda pública inglesa sólo hubiese crecido en 80 millones de libras esterlinas durante esa guerra⁴⁷; pero, si consideramos que Gran Bretaña y sus comerciantes se auguraban una fácil victoria, la cifra no es tan ridícula.

6. LA ARMADA DE FLANDES Y LOS CORSARIOS DEL DUNKERQUE ESPAÑOL

En los Países Bajos españoles el corso «estatal» realizado por la armada de Flandes y el corso particular de los armadores de Dunkerque fueron simultáneos desde la reanudación de la guerra con Holanda en 1621⁴⁸. El

44. AHN. E. Leg. 1622. 21-agosto-1741. Informe de D. Manuel de las Casas y la Quadra, ministro de Marina, sobre los privilegios de negociantes y armadores (el subrayado es nuestro).

45. OTERO LANA, Enrique: *op. cit.*, pp. 177-79.

46. ARCHIBALD, E. H. H.: *The Fighting Ship of the Royal Navy, 897-1984*. Nueva York. 1987, pp. 348-350 (apéndices). Entre 1739 y 1748, los navíos de línea bajaron proporcionalmente del 54,4% al 41,3% y los navíos menores citados subieron del 28,8% en 1739 al 34,4% en 1744 y al 39,7% en 1748.

47. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española*. T. 6. Madrid. 1900 (facsimil: Madrid. 1973), p. 347.

48. Un estudio específico sobre esta armada es el de STRADLING, Robert A.: *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*. Cambridge. 1992. Hay una traducción española (Madrid, 1992); pero el traductor convierte en «piratas» a los «privateers» del texto original, haciendo un dudoso favor al autor. A pesar de lo dicho, será a esta traducción a la que hagamos referencia por ser la más accesible para el lector español. Aparte de este libro pueden consultarse el texto de MALO, Henri: *Les Corsaires: Les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart*. T. 1. París. 1913., y los artículos de BEATENS, R., como «Organization et résultats de la course flamande au XVIII^e siècle». *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*. 2. 1983, pp. 47-78.

«corsarismo»⁴⁹ oficial se inició a fin de tratar de compensar la superioridad naval de los holandeses a través de escuadras que atacasen el sostén económico del enemigo. No sólo los mercantes, sino también los barcos pesqueros fueron atacados constantemente.

Los corsarios particulares se añadieron a estos ataques, a veces colaborando con la armada de Flandes, otras actuando por su cuenta. Normalmente en grupos de dos o tres barcos, pues los holandeses defendían con energía sus tratos navales e incluso intentaban bloquear, con más constancia que resultados, el puerto de Dunkerque.

Con el apoyo de la corte de Madrid, el Gobierno de Bruselas organizó la citada armada. La infanta Isabel Clara Eugenia, viuda del archiduque Alberto de Austria y gobernadora de Flandes, otorgó en 1625 una ordenanza para repartir las presas, confirmada en 20 de noviembre de 1636 por el Gobierno español. La misma archiduquesa Isabel, dio asimismo una generosa legislación a los corsarios en 1622, con fecha de 13 de abril. En algunos aspectos era más estricta que la concedida por Felipe IV a los corsarios españoles: el 10% del botín pasaba al Gobierno sin que hubiese exenciones generales y la artillería debía ser entregada a los almacenes reales.

La armada de Flandes, en parte por problemas de organización, tardó en ser efectiva y los ataques coordinados contra el comercio enemigo no fueron, en un primer momento, tan constantes como se esperaba. Para empezar se buscaba el número más adecuado de unidades. Pronto se vería que su nivel óptimo era el de doce embarcaciones de guerra, cantidad que le permitía al Gobierno atender a sus cada vez más numerosas tripulaciones.

Por el contrario los armadores particulares fueron tan molestos desde el mismo principio que los holandeses empezaron a tomar represalias. Es posible que los mismos corsarios fueran los que iniciaron los abusos contra los vencidos, hundiendo los arrastreros de los pescadores y aprisionando a sus tripulantes; pero

Una visión de conjunto sobre este período nos la ofrece ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva de los Austrias madrileños*. Barcelona. 1975. Para los Países Bajos españoles en general se puede consultar a ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel: *Flandes y la Monarquía Hispánica, 1500-1713*. Madrid. 1998.

Debemos aclarar que utilizamos el término «flamenco» en el sentido de natural de Flandes, sin distinguir entre las etnias flamenca y valona.

49. El término «corsarismo» es un neologismo que han utilizado algunos historiadores para evitar la confusión entre acción de los corsarios (del latín *cursus*) y natural de la isla de Córcega (*corsus*). Sin embargo, en la documentación de la época sólo aparece el término «corso» y el contexto de lo escrito no se presta a ambigüedades. Nosotros utilizamos ambos términos para tener una mayor flexibilidad literaria.

los holandeses respondieron con una crueldad muy superior: los corsarios apresados (calificados de piratas) eran arrojados por la borda, acción que se conocía eufemísticamente como «regar los pies». A modo de contrarrepresalia treinta prisioneros apresados por los dunkerqueses fueron ahorcados.

En 1625, aprovechando el quebranto naval que significó el ataque inglés a Cádiz y una tormenta que desbarató las fuerzas angloholandesas que sitiaban Dunkerque, la armada de Flandes capturó una flota pesquera holandesa en su casi totalidad. Los corsarios, por su parte, avanzaron por el Canal capturando todo barco enemigo que encontraban. «En quince días se había hundido o capturado más de 150 barcos enemigos, en su mayoría holandeses, entre los que se encontraban veinte navíos de guerra y ochenta *buizen* de pesca»⁵⁰. El gran número de prisioneros, unos 1.400, hizo que los holandeses abandonasen el «riego de pies» por temor a una represalia masiva. En las cárceles de Dunkerque murieron 250 holandeses⁵¹, posiblemente porque tantos cautivos superaban las medidas tomadas para atenderlos.

En los años siguientes los corsarios dunkerqueses, actuando en grupos de dos o tres unidades (un mayor número hubiese mermado en demasía los porcentajes del botín) siguieron capturando numerosos mercantes ingleses y holandeses. En parte, el éxito se debió a un nuevo tipo de barco: la *fragata* dunkerquesa, embarcación con cubierta (a diferencia de la primitiva fragata) y con casco prácticamente raso, lo suficiente pequeña para utilizar remos en algunas maniobras (como en perseguir a una presa si había poco viento y en entrar o salir del difícil puerto de Dunkerque).

Los problemas presupuestarios⁵² limitaron la acción de la armada de Flandes en el segundo lustro de los años veinte del siglo XVII, pero cuando actuaba era terriblemente efectiva para disgusto de los holandeses. Además, la llamada «Escuadra de Ostende» (organizada por asiento con el armador Adriaan van der Walle⁵³) completaba la acción de la armada dunkerquesa.

La edad de oro del corso de Dunkerque se centró en los años treinta del siglo XVII. En 1635 la armada de Flandes, mandada ahora por Jacques Colaert, dio otro golpe devastador a las pesquerías holandesas y atacaron con éxito a un convoy de la Compañía holandesa de la Indias Occidentales. En 1636 Colaert

50. STRADLING, R.: *op. cit.*, p. 77.

51. Biblioteca Nacional de Madrid (en adelante, BNM). V. C° 224, núm. 135. Relación de presas que los navíos de Dunquerque [...] traen cada día a sus Puertos [...]. Año de 1626. Sevilla, s.a. [1626], 2 hojas.

52. José ALCALÁ-ZAMORA hace un interesante análisis de la relación entre la política exterior española y el tonelaje del comercio con América (*op. cit.*, pp. 121 y ss.).

53. STRADLING, R.: *op. cit.*, p. 111.

fue capturado y ello llevó a un rápido intercambio de prisioneros con los neerlandeses, dada la importancia que se daba a este marino. Otros oficiales, como Miguel de Horna, Salvador Rodríguez y el mismo marqués de Fuentes, almirante en jefe de la armada de Flandes, llevaron a cabo expediciones exitosas.

Las capturas sobrepasaron todas las previsiones: entre 1627 y 1634⁵⁴, la armada de Flandes capturó 269 barcos y hundió 217, sin contar 55 que fueron rescatados por el enemigo; por su parte, los particulares capturaron 1.230 embarcaciones y hundieron 119. Hay que añadir 416 mercantes y pesqueros que fueron rescatados por el enemigo. La suma de ambos cálculos nos da 1.499 barcos apresados por los dunkerqueses, 336 embarcaciones hundidas y 471 mercantes y pesqueros recuperados por los holandeses. En este período los neerlandeses tomaron 10 buques de la armada y 70 barcos corsarios, además de 5 de la armada encallados y 31 de los particulares. (No hay que olvidar la difícil entrada del puerto de Dunkerque, con barreras de arena cercanas a la costa.)

La guerra con Francia, iniciada en 1635, complicó la situación política y militar, agravada por la optimista esperanza de la corte española de obtener la victoria final con una batalla naval decisiva. Como decía un «aviso» llegado de La Haya (obra posiblemente de un espía español): «aunque ellos [el Gobierno de Madrid] están encantados con las presas que les proporcionan los corsarios flamencos, aún depositan toda su fe en las grandes flotas comandadas por españoles inexpertos»⁵⁵. Tal vez calificar a Lope de Hoces y a Antonio de Oquendo de marineros inexpertos sea excesivo, pero las derrotas de Guetaria y de las Dunas demostraron que el camino seguido era erróneo. Más prácticos, los franceses y los holandeses planeaban atacar por tierra los puertos flamencos para acabar con los corsarios flamencos, indomables en el mar.

En el fondo, las autoridades españolas no entendían las necesidades técnicas del corso. Cuando el importante armador Jacques van der Walle («Vandervalle» para el escribano español) propuso armar una flota de 15 a 20 fragatas, el gobernador militar de Flandes, D. Francisco de Melo, insistió en que fuesen navíos de 300 a 400 toneladas. Van der Walle se opuso, alegando su excesivo costo y el que navíos tan grandes estaban en puerto la mayor parte del año, siendo mucho menos efectivos en el corsarismo que las fragatas⁵⁶. Al final se llegó a una situación de compromiso: la flota tendría 4 navíos y 16 fragatas, y actuaría tanto en España como en Flandes⁵⁷.

54. STRADLING, R.: *op. cit.*, p. 327 (apéndice 10). Henri MALO ya nos dio a conocer estos datos en su libro (*op. cit.*, pp. 333-334), basándose en un inventario del Archivo Real de Bélgica, sección del Almirantazgo, pero Stradling añadió los cálculos globales que aquí recogemos.

55. Citado por STRADLING, R.: *op. cit.*, p. 142.

56. AGS. GA. Leg. 3.210, s.f. 23-abril-1642.

57. AGS. GA. Leg. 3.219, s.f. 16-enero-1743.

Había problemas, pero el índice de presas seguía siendo muy alto: desde el 1 de mayo al 31 de diciembre de 1638, según testimonio del grafier del almirantazgo de Flandes, se habían capturado 118 embarcaciones francesas y holandesas, entre ellas 31 «bajeles de pelea». Se decía que en 30 meses, desde que gobernaba el marqués de Fuentes, se habían apresado más de 800 bajeles⁵⁸. Entre el 16 de junio y el 16 de septiembre de 1639 los navíos de la armada de Dunkerque y los corsarios del puerto habían apresado más de 64 embarcaciones de cierta importancia, cuyo valor se calculaba en cuatro millones y medio de florines⁵⁹.

El estallido de las rebeliones de Portugal y Cataluña, en 1640, alteró la situación estratégica. Era evidente que neerlandeses y galos apoyarían a los sublevados y una nueva obligación de los corsarios flamencos era evitar que esto sucediese. Se intentó atraerlos a la Península Ibérica para que su presencia tuviese un peso decisivo en acabar con la rebelión. La respuesta de los dunkerqueses y ostendeses fue tibia al principio y sólo el final de la guerra con Holanda llevó a una venida masiva, pero tardía y ya insuficiente. Por otra parte, desde muchos años antes los galeones y fragatas de la armada de Flandes eran llamados a España, cada vez con mayor frecuencia, para colaborar con la debilitada armada del mar Océano. Desde 1640 el «frente» naval estaba retrocediendo y la guerra con Holanda empezaba a perder importancia en la política exterior española. La caída de Dunkerque, en 1646, fue un reflejo no solamente de la decadencia militar española, sino también de un cambio de intereses de la corte madrileña, ahora centrada en sofocar las rebeliones interiores. Los restos de la armada y los corsarios dunkerqueses pasaron a Ostende y desde allí siguieron su lucha hasta que un repentino cambio de fortuna permitió recuperar Dunkerque.

Una probable consecuencia de cambio de estrategia (y de la mayor eficiencia del bloqueo holandés, no lo olvidemos) fue la petición que hizo un armador de Dunkerque de poder ir con sus barcos a Guinea y Angola para estorbar al comercio enemigo. El Consejo de Estado pidió su parecer al de Indias, posiblemente una forma de negarse sin asumir responsabilidades⁶⁰.

Un problema en aumento era el de los permisos a los navíos enemigos. Éstos se hicieron más numerosos en los años cuarenta, en parte por la crisis cada vez mayor de la economía española. Los neerlandeses fueron los principales beneficiados (al fin y al cabo Holanda fue la primera potencia comercial del siglo XVII)

58. BNM. V. C° 56, núm. 17. Relación de las presas que [...] la Real Armada de Dunquerque [...] hizieron en las costas de Francia [...] Año 1638. Madrid, 1639, 2 hojas.

59. BNM. V. C° 56, núm. 20. Relación de las presas que los navíos de Dunquerque han hecho de los navíos de Francia y Holanda. Año 1639. Sevilla, 1639, 2 hojas. (El florín se hacía equivalente a un real de a 4).

60. AGS. E. Leg. 2.065, 21-marzo-1646. Petición de Antonio Nicolás van der Zipe.

y, de repente, dejaron de ser la presa más asequible para los corsarios de Dunkerque. Alonso de Uribarri, veedor y contador de la armada de Flandes, hacía notar que «por un pasaporte q^e se conzeda fabrican los enemigos centenares dellos con que navegan seguros» dado que eran imposible de distinguir de los verdaderos, por lo que los navíos de la armada y los corsarios particulares hacían muchos viajes «perdidos» (sin presas) con lo que había un grave riesgo de que desapareciese el corso dunkerqués. Según Uribarri, la armazón de los particulares estaba en el mayor punto que nunca había tenido pues era de más de 40 fragatas (las más con dos cubiertas y con 16 a 28 piezas de artillería) y 4.000 hombres⁶¹, y su cese provocaría graves problemas económicos al puerto.

A pesar de todos estos problemas las pérdidas del enemigo seguían sumándose: en 1651 los corsarios de «Neoport» (o Nieuport) y Ostende capturaron ocho barcos franceses⁶².

La guerra contra la Inglaterra de Cromwell fue el último destello del corso dunkerqués. En realidad, algunos corsistas dunkerqueses ya habían servido al rey Carlos I durante la Guerra Civil inglesa. Fuera por necesidades militares o por mantener la neutralidad, en 1647 había interés en que 6 u 8 de estas fragatas pasasen a estar a sueldo de S. M. Felipe IV durante seis meses a partir del verano⁶³.

Tras el traicionero ataque de la República puritana, los corsarios flamencos, unidos a los ingleses legitimistas que apoyaban al exiliado Carlos II Estuardo y reforzados con la presencia de los antiguos enemigos (y ahora aliados officiosos) holandeses y de corsarios alemanes, se lanzaron como aves de rapiña sobre el comercio inglés. Las capturas fueron constantes. En 1656 se apresaron un mínimo 138 mercantes ingleses (pudiendo elevarse a 171), sin contar 41 que fueron rescatados (tal vez 52)⁶⁴. Las 1.500 presas que, según D. Hume, se habrían perdido a lo largo de la guerra⁶⁵, parecen antes una exageración que una elaboración estadística, pues las cifras parciales no la confirman.

Durante la guerra contra la Inglaterra del Lord Protector se dio noticia de que las fragatas de Ostende habían capturado veinte navíos ingleses, incluyendo los tres de guerra que los escoltaban, con mercaderías por valor de un millón [de

61. AGS. GA. Leg. 3.226, s.f. 6-julio-1644, memorial de D. Jerónimo Vilanueva, incluyendo el memorial de Uribarri.

62. BNM. V. C^o 52, núm. 202. «Relación de la presa que los Governadores de Neoport y Ostende, en Flandes, han hecho en ocho navíos de Francia». Sevilla. 1651, 2 hojas. (Signatura del fichero general. A pesar de mis intentos no he podido consultar este documento, ya que no aparece con esta signatura.)

63. AGS. GA. Leg. 3.273, s.f. 30-mayo-1647.

64. STRADLING, R.: *op. cit.*, p. 330 (apéndice 12).

65. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*. T. V. Madrid. 1895 (facsimil, 1973), p. 30.

ducados?]⁶⁶. La Royal Navy, más centrada en ocupar algún territorio americano (la isla de Jamaica sería su botín) y en capturar alguna flota del oro, tardó en reaccionar frente a un enemigo que tenía tan cerca. Al final sería el avance por tierra del ejército combinado de franceses e ingleses lo que llevaría a la nueva batalla de Las Dunas y a la caída definitiva de Dunkerque en 1658. La ciudad pasó a ser dominio inglés hasta que en 1662 el recién repuesto Carlos II de Gran Bretaña se la vendió a Luis XIV. Algunos mandos españoles no habían perdido la esperanza de recuperarla: en 1660 el marqués de Caracena escribía desde Bruselas diciendo que con un ataque por sorpresa podría recuperar la plaza. Justificaba el ataque por la necesidad que había de aquel puerto para poder enviar infantería a España⁶⁷. Pero recién terminada la guerra con Francia y con un armisticio con los ingleses, el rey Felipe IV prefería recurrir a la negociación con los británicos y centrarse en acabar con la revuelta de Portugal antes que reanudar la guerra en Flandes.

Los corsarios flamencos, ahora mencionados como «ostendeses» en la documentación, encontraron una nueva zona de acción en la costa lusa. Desde los puertos gallegos (La Coruña y Vigo) empezaron a perseguir a los mercantes que comerciaban con los sublevados. Entre los armadores y capitanes corsarios destacaron por su actividad Antonio Nicolás Van der Zipe («Vandersipe» en la grafía española) que, desde el puerto de Vigo, persiguió con éxito al comercio pretendidamente neutral de holandeses, ingleses y franceses (sólo una pequeña parte de las capturas era portuguesa). Otros personajes con el mismo apellido (Andrés, Cornelio, Lorenzo Nicolás y Martín) aparecieron en los puertos gallegos, pero no podemos asegurar que todos fuesen de la misma familia. La intervención de las escuadras «neutrales», sobre todo la holandesa en 1663, perjudicó a todos los corsarios de la Monarquía Hispánica, incluidos los flamencos. Adrián «Pérez» [*sic*, Pietersen?] se quejaba de la pérdida de seis fragatas, con un menoscabo en su fortuna de más de 50.000 ducados⁶⁸.

El reconocimiento de la independencia de Portugal acabó con esta posibilidad para los corsarios flamencos. En una búsqueda de nuevas zonas de presas los ostendeses pidieron permiso para ir a corsear en América, lo que se les denegó por temor al riesgo de contrabando⁶⁹.

66. AGS. GA. Leg. 3.387, s.f. 5-julio-1656. Informe del barón de Bateville, superintendente de la escuadra del Norte.

67. AGS. E. Leg. 2.677. Bruselas, carta de Caracena a S.M. 17-marzo-1660.

68. AGS. GA. Leg. 3.479, s.f. 11-septiembre-1665.

69. VEITIA LINAJE, José de: *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, l. II, cap. V, p. 92. La petición fue hecha por Rodrigo Lambert, grafier del Consejo del Almirantazgo de Ostende. Se le negó el permiso en 1667. Contradictoriamente, en 1640 era en Madrid donde se discutía la conveniencia de que los corsarios dunkerqueses fuesen a América para servir en el mar Caribe sustituyendo a la armada de Barlovento, pero Felipe IV no lo permitió (STRADLING, R.: *op. cit.*, p. 171).

Aunque en decadencia, el corso de Ostende seguía siendo activo. En 1674 el embajador inglés se quejaba de que un corsario de esa ciudad, el navío *Santa Ana* o *Santa Isabel*, había detenido a otro inglés que pasaba con pliegos reales a «Neoporto» [Nieuport] y le quitó los pasaportes⁷⁰. Durante el año de 1684 entró en San Sebastián un pingue inglés que entregó cinco prisioneros franceses que le había pasado una fragata ostendesa⁷¹. A lo largo de 1691 hubo protestas de los daneses y de los suecos por varios apresamientos de los corsarios de Ostende⁷². En 1696 eran los venecianos los que reclamaban un navío que los corsarios franceses de Dunkerque habían capturado y que los corsistas flamencos de Ostende les habían quitado⁷³. Durante la Guerra de Sucesión española los ostendeses continuarían su actividad contra holandeses e ingleses. Cuando menos tenemos referencias de una presa holandesa⁷⁴. Sólo el tratado de Utrech (1713), con la cesión de los Países Bajos a los austríacos, acabó con la actividad de los corsarios flamencos al servicio de la Corona española.

7. CONCLUSIONES

La idea de que el corso marítimo podía dar la victoria al obligar al enemigo a pedir la paz por sus graves pérdidas económicas parece haber atraído al conde-duque de Olivares en el siglo XVII y al almirante general infante D. Felipe en el siguiente; pero era una falsa ilusión como las que tuvieron los franceses con Luis XIV y Napoleón o los alemanes en ambas guerras mundiales (si consideramos la guerra submarina en su aspecto de ataque al comercio enemigo). Por otra parte, se tiende a olvidar que los países vencedores también podían utilizar el corso: los *privateers* ingleses fueron numerosos en el siglo XVIII y sólo las hazañas de la armada británica nos han hecho menospreciar su importancia. Pero en ningún caso los corsarios por sí solos han conseguido ganar una guerra. Incluso en aquellas contiendas en que causaron verdadero pánico en los círculos navales enemigos (sea el ejemplo de la Guerra de Secesión), su impacto fue insuficiente para decidir la guerra.

70. AGS. E. Leg. 2.699. 15-agosto-1674.

71. AGS. GA. Leg. 3.718, s.f. 6-junio-1684.

72. AGS. GA. Leg. 3.812, s.f. 24-septiembre-1691. Memorial del comerciante danés Cornelio Cornisen Rood por su navío capturado y llevado a Santoña. El dueño del barco apresado quería que el tribunal superior fuese el Consejo de Guerra madrileño, pero la presa fue juzgada por el almirantazgo de Ostende.

AGS. E. Leg. 3.934. 30-octubre-1691. Reclamación del rey de Suecia por cuatro navíos «suedeses» que estaban en Flandes. Los corsarios de San Sebastián también habían capturado otro.

73. AGS. E. Leg. 4.144. 25-junio-1696.

74. *Gaceta de Madrid*. 1-septiembre-1705.

Es más, los abusos del corso pueden irritar a los neutrales y hacerles propicios a intervenir en contra del país que lo permite (aunque evidentemente estos excesos no serán el único factor). La neutralidad poco estricta y pro-inglesa en 1739 y 1740 del ducado de Toscana, molesto por la presión de nuestros corsarios sobre el comercio británico con el puerto de Livorno, era un paso previo a la guerra generalizada de la Sucesión Austríaca. Cuando en 1762 España entró en la fase final de la Guerra de los Siete Años, los potenciales armadores de corso del norte de la Península Ibérica estaban ansiosos de recibir las patentes para vengarse de los insultos de los *privateers* ingleses⁷⁵. Y los armamentos hispanos fueron abundantes y agresivos en una guerra por lo demás desastrosa para Carlos III. De todas formas el criterio de Mahan de que la guerra de corso es tan sólo una «operación secundaria»⁷⁶ puede considerarse excesivo y como tal ha sido contestado por otros historiadores navales, como Symcox⁷⁷. A falta de otro término mejor, nosotros diríamos que la guerra de corso es una guerra *paralela y complementaria* a la estrategia de aniquilación que significa la guerra de escuadras. «Paralela» en cuanto que puede darse aislada con respecto al otro tipo de guerra y «complementaria» en cuanto que por sí sola no proporciona el dominio de mar, ni tan siquiera el control de las comunicaciones, y únicamente en la colaboración con la guerra de escuadras puede proporcionar la victoria.

En la práctica los ataques corsarios sólo producen «perdidas aceptables» que pueden ser perfectamente asumidas por el comercio enemigo. Sus repercusiones en la subida de los precios de transporte y de los seguros marítimos, en el aumento de las tripulaciones de los mercantes, en el inconveniente de tener que utilizar rutas más largas o en la necesidad de organizar convoyes, serían ciertamente un duro golpe para los armadores mercantiles; pero no llegarían a afectar, en todo caso lo retrasarían, a un desarrollo naval sólido.

Sin embargo, el corso puede lograr una cierta situación de equilibrio en una guerra al desviar gran parte de la armada enemiga a la protección de las

75. Los armadores de Bilbao pedían que se enviasen las patentes incluso antes de que se supiese que estaba declarada la guerra. El ministro de Marina de aquel puerto avisaba que «como creen lograr dichos interesados el mayor lucro en que sus corsarios se hiciesen a la mar, si fuera posible, inmediatamente a la declaración de guerra, desearían que las patentes para poder hacer el corso estuviesen tan a la mano que por su falta no se retardase la salida de las embarcaciones corsarias» (AGS. SM. Leg. 540. 4-enero-1762). En 1758 los ingleses habían apresado a 12 navíos de Guipúzcoa que iban a Terranova a trocar comestibles por bacalao. Algunos eran propiedad de futuros corsarios donostiarras (AGS. SM. Leg. 539, s.f. 11-diciembre-1758).

76. MAHAN, A. T.: *La influencia del Poder Naval en la Historia. 1660-1783*. El Ferrol. 1901, p. 694.

77. SYMCOX, Geoffrey: «Admiral Mahan, *la Jeune Ecole* and the *guerre de course*», en MOLLAT, Michel (ed.): *Course et piraterie*. París. 1975, pp. 676-702.

comunicaciones e incrementar los gastos de guerra al precisarse más embarcaciones armadas para perseguir a los corsarios. Pero, para aprovechar y explotar militarmente este relativo equilibrio, se necesita un arma naval eficiente por parte de la potencia que utiliza el corso y si su armada es insuficiente no podrá aprovecharse de la dispersión de la armada más potente.

Desde el punto de vista económico, el corso marítimo (sea más o menos efectivo) es tan sólo una derivación del comercio: primero lo interrumpe y después lo continúa al vender lo capturado; pero estas ventas son a precios muy bajos, hasta ser antieconómicos. Esta situación descapitaliza al comercio enemigo, lleno de pérdidas, y afecta a la misma producción al faltar los compradores normales. A la larga el corso degradaría el sistema económico general, pero afortunadamente el futuro estaba en el comercio —cada vez más pujante— y no en el corso, que era tan sólo una dislocación de aquel. La evolución posterior de la economía mundial lo demuestra.