

JOSEP FÀBREGAS ROIG

LAS RELACIONES ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA
EN EL INICIO DE LA GUERRA LOS SIETE AÑOS
LAS INCIDENCIAS MARÍTIMAS (1756-1761)

1. RIVALIDAD HISPANO-BRITÁNICA HASTA MEDIADOS
DEL SIGLO XVIII

En el transcurso del siglo XVIII las relaciones entre España e Inglaterra, a causa de las reivindicaciones comerciales y coloniales de la monarquía inglesa, pasaron por momentos de gran crispación. El primero de los enfrentamientos, la guerra de Sucesión española, se produjo nada más comenzar el siglo; Europa y América fueron los escenarios donde se desarrollaron los acontecimientos. En 1713, al finalizar la contienda, Inglaterra obtuvo importantes ventajas económicas, principalmente en el ámbito colonial.

En América, el posicionamiento inglés y holandés al lado del archiduque Carlos, durante los primeros años del conflicto, se manifestó con la presión que las flotas de ambas naciones ejercieron sobre algunos territorios americanos para que abrazaran la causa austracista. La generalización de la guerra convirtió el nuevo continente en un campo de batalla, lo cual entrañó graves consecuencias para el comercio ultramarino. Francia, ante la inoperancia de la marina de guerra española, para hacer frente a los embates de los adversarios, colaboró en proteger las rutas comerciales y en proveer pertrechos y personal militar. Como compensación recibió un trato preferente, que significó la ruptura del tradicional monopolio comercial hispano. Durante un período de diez años consiguió la exclusividad para introducir esclavos negros en América y la posibilidad de comerciar con los puertos de Perú y Chile¹.

JOSEP FÀBREGAS ROIG – es profesor de Historia Moderna de la Universidad Rovira y Virgili de Tarragona. Es colaborador del grupo de investigación: *Centre d'Estudis sobre Conflictes Socials* (CECOS) de la misma universidad. Mail: jose.fabregas@urv.cat

Con los acuerdos de Utrecht, comenzaba el reparto. Anteriormente, a comienzos de 1711, Inglaterra y Francia ya habían iniciado conversaciones secretas de paz – Felipe V quedó al margen– en las que la primera, aceptaba el reconocimiento de Felipe como rey de la Monarquía Hispánica, a cambio de cesiones territoriales y privilegios comerciales en América y en el Mediterráneo. Inglaterra se aseguraba la ocupación de Gibraltar y de Menorca, la concesión del asiento de negros y las mismas ventajas comerciales que hasta el momento venía disfrutando Francia².

En Utrecht, por lo que se refiere a las cláusulas comerciales, quedó establecida la autorización para que la South Sea Company pudiera introducir esclavos africanos – hasta 144.000– en los dominios de América, por espacio de treinta años. Además se prometió a Inglaterra la exención de derechos para la entrada de sus productos en los puertos españoles³. Esta prerrogativa, realizada sin el consentimiento del gobierno español, fue polémica hasta que fue substituida por la concesión de una embarcación anual – navío de permiso– con 500 toneladas de mercancías, libres de derechos y aranceles, para comerciar con los puertos americanos considerados cabeceras de flota: Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias⁴. El asiento, no debió aportar los beneficios esperados y el mencionado navío se utilizó para enmascarar el contrabando británico, de ahí que durante la primera mitad del siglo XVIII los conflictos entre ambas coronas resurgieran⁵.

Desde la firma del tratado de Utrecht el Caribe vivió una situación de guerra no declarada; Inglaterra intentó optimizar al máximo los derechos obtenidos y España, para evitar el fraude, endureció las medidas de vigilancia. La Armada de Barlovento, la Escuadra de Guardacostas, junto con embarcaciones corsarias serían las encargadas de intentar frenar el comercio ilegal. La presión se relajaba cuando España, en busca de apoyo para su expansión en Italia, se aproximaba a Inglaterra. Pero en momentos delicados, como sucedió entre 1727 y 1728, la vigilancia se extremó. A mediados de 1726 la flota inglesa surcaba aguas del Cantábrico, mientras que en el Caribe el almirante Francis Hosier sitiaba Portobelo. En febrero de 1727 las tropas españolas ponían cerco a Gibraltar⁶.

¹ C. MARTÍNEZ SHAW, “La guerra de Sucesión en América”, en: F. GARCÍA GONZÁLEZ (coord.), *La Guerra de Sucesión en España y la batalla de Almansa*, Madrid, 2007, p.71-93.

² J. ALBAREDA SALVADÓ, “Felipe y la negociación de los Tratados de Utrecht: *bajo los dictados del mejor abuelo del mundo*”, *Cuadernos de Historia Moderna*, XII (2013), p. 31-60.

³ MARTÍNEZ SHAW, “La guerra de Sucesión... p.71-93. ALBAREDA SALVADÓ, “Felipe y la negociación...” p. 31-60.

⁴ R. FERNÁNDEZ DURÁN, *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*, Madrid, 2011, p.100-103, citada por ALBAREDA SALVADÓ, “Felipe y la negociación...” p. 31-60.

⁵ V. LEÓN SANZ, “Utrecht, 1713. Una paz posible para Europa”, *Cuadernos de Historia Moderna*, XII (2013), p. 11-28.

⁶ D. OZANAM, “La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI”, en: *Histo-*

En 1739 España e Inglaterra se enfrentaron en la denominada guerra del Asiento o también de la Oreja de Jenkins. El origen fue un incidente menor, protagonizado en 1731 por Robert Jenkins, contrabandista, conforme el criterio hispano. Según la versión inglesa Jenkins había resultado herido durante la visita de un guardacostas de La Habana, al mando de Juan de León Fandino; el suceso reavivó las pretensiones mercantiles británicas. En realidad lo que se debatía en este conflicto eran dos conceptos comerciales antagónicos: por un lado el monopolio que intentaba conservar España y por otro la libertad mercantil a la que aspiraba Inglaterra⁷. La intención del Reino Unido era ocupar en América una plaza española bien fortificada, para obligar a firmar a España, a cambio de su devolución, un nuevo tratado comercial más ventajoso⁸.

En enero de 1739 ambos gobiernos pactaron la Convención del Pardo, por el cual la Monarquía Hispánica se comprometía a pagar 95.000 libras como compensación por las pérdidas ocasionadas a los mercantes ingleses. Las reticencias del parlamento inglés en ratificar el pacto impulsó a Felipe V a reclamar previamente el abono de 68.000 libras, que debía la Compañía del Asiento de Negros. A la petición de Gran Bretaña de abolir el derecho de visita, el gobierno español se planteaba derogar el derecho de asiento y ordenaba incautar las embarcaciones británicas, ancladas en puertos españoles. El 10 de julio, Jorge II, para contrarrestar los efectos del corso hispano, ordenó intervenir los navíos, géneros y súbditos españoles. El 23 de octubre, Gran Bretaña declaraba la guerra a España; el conflicto se desarrolló fundamentalmente en la zona del Caribe. A pesar de la superioridad de la flota inglesa, casi de tres a uno, el comportamiento de la armada española fue satisfactorio. En Europa coincidió con la guerra de Sucesión de Austria, aunque los aliados de uno y otro bando luchaban independientemente; España contó con la ayuda de Prusia, Nápoles y, después de la firma del segundo Pacto de Familia, con la de Francia; enfrente se situaron Inglaterra, Austria, Cerdeña y los Países Bajos⁹.

ria de España de Don Ramón Menéndez Pidal, t. XXIX, La época de los primeros Borbones. La nueva Monarquía y su posición en Europa (1700-1759), Madrid, 1987, p. 441-699 y “Patiño y los comienzos de la política nacional (1726-1738)”, p. 605-609. M. BAUDOT MONROY, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, 2012, p. 171-175.

⁷ E. OTERO LANA, *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, 2004, p. 15.

⁸ I. RIVAS IBÁÑEZ, “La movilización de la información en tiempo de guerra: Los sistemas de inteligencia de España y Reino Unido y las operaciones británicas en el Pacífico durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744)”, en: BAUDOT MONROY (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, 2014, p. 63-83.

⁹ OTERO LANA, *La guerra de la Oreja de Jenkins...* p.15-18.

El gabinete español tenía poca confianza en su flota, las órdenes enviadas a los oficiales sugerían evitar enfrentamientos con fuerzas iguales o superiores y asegurar los navíos por encima de todo, responsabilizándoles de las consecuencias de las operaciones¹⁰. España intentó compensar su inferioridad en el mar con la práctica del corso; hasta 1743 acosó de tal modo al comercio británico, que Gran Bretaña tuvo que reforzar los efectivos de embarcaciones menores. Sin embargo, las primeras convocatorias para armar los navíos corsarios no tuvieron el éxito esperado. En el norte peninsular, en parte, fue por los problemas de jurisdicción surgidos entre el Señorío de Vizcaya y el Almirantazgo, mientras que en Cataluña se desconfiaba de las posibles ganancias y al mismo tiempo provocaba problemas de conciencia entre los armadores. En setiembre de 1739, también con poca fortuna, el gobierno español hizo extensiva la oferta a los súbditos extranjeros, sin importar que sus gobiernos fueran partidarios de Inglaterra¹¹.

A lo largo del conflicto se armaron unas cuatrocientas embarcaciones, siendo el País Vasco, con más de cien, la demarcación con mayor aportación; le siguió el sur de la Península, Galicia y por último la zona del Mediterráneo. En América se calculan unos cuarenta y cinco armamentos, distribuidos entre La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico y el continente. San Sebastián con 65 lideraría la nómina de puertos¹².

Otero Lana advierte que las 961 capturas ofrecidas en el balance final, fueron solamente una parte de las realizadas realmente y, comparativamente con otros períodos de la historia del corso, el lapso comprendido entre 1741 y 1743 fue de los de mayor éxito. Más de una tercera parte de los apresamientos se realizaron en la zona Atlántica cercana a las Islas Británicas, y un 15% se concentraron entre las Islas Canarias y América. Por el contrario, los ingleses capturaron 144 barcos españoles¹³.

La paz de Aquisgrán (1748) puso fin a la guerra de Sucesión de Austria, pero no significó más que una tregua en el enfrentamiento entre las potencias europeas. España se dio por satisfecha con la obtención de los ducados de Parma, Piacenza y Guastalla, que pasaban a ser gobernados por D. Felipe, hijo de Felipe V y de Isabel de Farnesio. Con respecto a Inglaterra, el objetivo de recuperar Gibraltar y Menorca no prosperó y para la cancelación del asiento de negros y el navío de permiso habrá que esperar a 1750¹⁴. A finales de dicho año, España y Gran Bretaña firmaron el *convenio de compensación*, por el cual ambos derechos, revertían a España, pre-

¹⁰ BAUDOT MONROY, "Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740", en: BAUDOT MONROY (ed.), *El Estado en guerra...* p. 87-116.

¹¹ OTERO LANA, *La guerra de la Oreja de Jenkins...* p. 27, 29, 31-33.

¹² OTERO LANA, *La guerra de la Oreja de Jenkins...* p. 67-69.

¹³ OTERO LANA, *La guerra de la Oreja de Jenkins...* p. 101-110.

¹⁴ C. MARTÍNEZ SHAW; M. ALFONSO MOLA, *Felipe V*, Madrid, 2001, p. 269, 270.

via una indemnización de 100.000 libras esterlinas a la Compañía del Mar del Sur. El acuerdo no influyó ni en la devolución de Gibraltar, ni en la instalación y comercio de extranjeros en América¹⁵.

2. LA PRIMERA FASE DE LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS (1756-1761)

Entre 1756 y 1763 Francia e Inglaterra se enfrentaron de nuevo. Aquisgrán fue una paz, a la que se había llegado por agotamiento, que no resolvió los problemas que dividían a Europa. Tradicionalmente las contiendas europeas habían producido un efecto dominó en América, ahora un conflicto colonial aceleró la perspectiva de una guerra en el viejo continente; para Francia e Inglaterra la importancia del comercio y los derechos de pesca lo justificaban¹⁶. Un hecho destacable fue la reversión de alianzas; el acercamiento anglo-prusiano –Tratado de Westminster firmado en enero de 1756– y la neutralidad española provocaron el acercamiento entre Francia y Austria (1 de mayo de 1756). Como consecuencia de estos pactos, en defensa de sus respectivos intereses coloniales, comenzaron los enfrentamientos en Europa para extenderse al resto de continentes¹⁷. En abril, Francia ocupó Menorca y en agosto Prusia invadió Sajonia. En 1758 el escenario se trasladó a Canadá, pero las condiciones habían cambiado; si en otoño de 1757 la victoria francesa era posible, ahora Inglaterra, gracias a la superioridad de su marina, había recuperado la iniciativa. A mediados de setiembre de 1759 se rindió Quebec y al año siguiente Montreal. Para Francia, la pérdida de los territorios canadienses ponía en peligro la continuidad de su flota pesquera en Terranova¹⁸.

Cuando en 1761 los países contendientes se plantearon las negociaciones de paz, Francia no estaba dispuesta a renunciar ni a los derechos de pesca ni a disponer de un refugio para sus embarcaciones. Ante la imposibilidad de alcanzar un acuerdo decidió establecer una alianza militar con España¹⁹. Ésta intentó mantener la neutralidad pero no fue posible; la actividad corsaria, el contencioso por la pesca del bacalao en Terranova

¹⁵ OZANAM, “La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI”, en: *Historia de España de Don Ramón Menéndez Pidal, t. XXIX, La época de los primeros Borbones...* p. 441-699 y “La Paz de Aquisgrán”, p. 650 y ss. Asimismo MARTÍNEZ SHAW, “La guerra de Sucesión en América”, en: GARCÍA GONZÁLEZ (coord.), *La Guerra de Sucesión...* p. 71-93.

¹⁶ F.A.J. SZABO, *The Seven Years War in Europe (1756-1763)*, Harlow, 2008, p. 11.

¹⁷ D. TÉLLEZ ALARCIA, *El Ministerio Wall. La “España discreta” del “ministro olvidado”*, Madrid, 2012, p. 70.

¹⁸ J.R. DULL, *La Guerre de Sept Ans. Histoire Navale, politique et diplomatique*, Bécherel, 2009, p. 159-171, 263.

¹⁹ DULL, *La Guerre de Sept Ans...* p. 291-301.

y el litigio de los establecimientos ingleses en la costa de Yucatán y Honduras, enraecieron las relaciones hispano-británicas²⁰. España, entre 1761 y 1763, después de firmar con Francia el tercer Pacto de Familia también fue potencia beligerante.

2.1. ACTUACIÓN DE ESPAÑA E INGLATERRA EN LA GESTIÓN DE LOS CONFLICTOS

La declaración de guerra entre Inglaterra y Francia, a mediados de 1756, tuvo graves repercusiones en los *países neutrales*, al verse acosados en su comercio marítimo por los barcos corsarios con base en ambas naciones. A este respecto la *Gazeta de Madrid* núm. 50, publicaba una noticia de Londres de 18 de noviembre de 1757:

*Atendiendo a las repetidas representaciones que se han hecho a nuestro Ministerio con motivo de los malos tratamientos, que diferentes navíos Dinamarqueses, Holandeses, y otros han experimentado de parte de nuestros Corsarios, ha resuelto el Almirantazgo se examinen estos agravios y se dé a los ofendidos la satisfacción debida, y que se tomen las correspondientes providencias para evitar semejantes quexas en lo sucesivo*²¹.

Pese a no mediar declaración de guerra, entre 1756 y 1761, los corsarios ingleses perjudicaron notablemente los intereses españoles y generaron una situación de malestar en el gobierno. Este sentimiento contra Inglaterra se acentuó en el momento en que ésta se negó a ofrecer una satisfacción a las quejas españolas. Protestas que, una y otra vez, se repitieron entre 1756 y 1760 y que fueron transmitidas a la monarquía inglesa por Félix de Abreu y por el conde de Fuentes, embajadores sucesivamente, de España en Londres. Palacio Atard relaciona las sucesivas demandas²².

Félix de Abreu²³, con fecha 5 de octubre de 1759, concluyó una Memoria²⁴ en la que recopiló todos los oficios de reclamación que se habían presentado y que

²⁰ V. PALACIO ATARD, *El Tercer Pacto de Familia*, Madrid, 1945, p. 71-80.

²¹ *Gazeta de Madrid*, núm. 50 (13/12/1757), Londres 19/11/1757, p. 396.

²² PALACIO ATARD, "Relaciones entre España e Inglaterra durante el siglo XVIII: las embajadas de Abreu y Fuentes, 1754-1761". *Simancas. Estudios de Historia Moderna*, I, 1950, p. 57-122.

²³ Félix de Abreu había publicado en 1746 un ensayo sobre las actividades corsarias: *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*. Valladolid, 2010. [Facsimil].

²⁴ Archivo General de Simancas [AGS]. Sección de Estado. Documentos relativos a Inglaterra, 1254-1834. Legajo 6945. "Inventario o recopilación de todos los oficios, que, desde el principio de la presente guerra, ha pasado al Ministerio Británico D. Félix de Abreu enviado extraordinario del Rey en la Corte de Londres, tanto en asunto de reclamaciones de Navíos Españoles y ajenos injustamente apresados por Ingleses, como respectivamente a quejas por insultos de su Marina a la neutralidad de S.M.". Londres 5 de octubre de 1759.

había preparado por orden de la reina madre, Isabel de Farnesio, que garantizaba el tránsito entre Fernando VI y Carlos III.

En el resumen se reflejaban todo tipo de indicios que pudieran servir para identificar al corsario, tales como el porte de la embarcación, pintura que recubría los navíos, número de cañones y parajes donde se había producido el asalto. Los tripulantes corsarios intentaban todo tipo de artimañas para evitar ser reconocidos, llegando incluso a disfrazarse con máscaras pues, si lo conseguían, las autoridades podían alegar desconocimiento del agresor y la acción quedaba impune.

Las ofensas iban desde el robo de los bienes de los capitanes al apresamiento de las embarcaciones y su posterior traslado a puertos ingleses. No era sorprendente que a veces se arriesgaran a tomar sus presas cerca de las costas españolas, o en los mismos puertos, violando así flagrantemente el territorio español.

En el tratado firmado con Inglaterra en 1667 se contemplaba que “los españoles podían, al amparo de su Pabellón, comerciar todo género de mercaderías francesas, y pertenecientes en propiedad a Franceses”. Para prevenir futuros incidentes las autoridades británicas consideraron conveniente hacer pública una nota aclaratoria, *Declaración sobre presas* (5-10-1756), que actualizaba dicho tratado. Con esta puntualización se reconocía la fórmula *el pabellón cubre la mercancía*, pero no solucionó los abusos. A pesar de que Abreu no dejó de presentar reclamaciones al gobierno inglés los resultados fueron exigüos²⁵. Si con respecto a Francia había garantías de respetar la neutralidad a los comerciantes españoles, la *Declaración sobre presas* de Inglaterra no aseguraba considerar las mercancías bajo bandera española²⁶. Más de treinta navíos españoles que conducían mercancías francesas fueron apresados y, posteriormente, condenados por el mencionado Tribunal de Comunes. Sin duda, la neutralidad española era discutible. Ciertamente que no había declaración oficial de guerra, pero los lazos de amistad con la corona francesa eran evidentes.

En la investigación judicial practicada por los tribunales británicos siempre se encontraban razones que impedían que las sentencias condenaran a los acusados. Bastaba que el navío hubiera sido construido en Francia o que el pasaporte no estuviera en regla; que en la embarcación viajaran pasajeros franceses o que navegaran con dirección a Francia, o que llevara armamento u otro material considerado de utilidad bélica. Cualquiera de estos argumentos podía ser utilizado para absolver al corsario de su delito y como, en el peor de los casos, lo único a lo que se verían obligados sería a liberar las presas, no les preocupaba reincidir.

²⁵ PALACIO ATARD, “Relaciones entre España e Inglaterra durante el siglo XVIII: las embajadas de Abreu y Fuentes, 1754-1761”. *Simancas...*

²⁶ TÉLLEZ ALARCIA, *El Ministerio Wall...* p. 82.

En Europa, una vez que el Tribunal de los “Doctores Comunes” dictaba sentencia, se podía seguir el proceso de apelación presentando la reclamación ante el Consejo de Estado en Londres. Por el contrario en los territorios de América, las dilaciones y las injusticias eran aún mayores: también había que esperar la sentencia y, una vez producida, presentar la apelación, que podía tardar en resolverse entre dos y tres años.

De las embarcaciones extranjeras tomadas en aguas españolas, antes del comienzo de las hostilidades, solo dos habían sido liberadas: el navío francés *Amphion* y otra sin identificar. La primera había sido capturada en Muros por el corsario inglés *Entreprise*, tenía matrícula de Burdeos y su capitán era Francisco Suau; la segunda procedía de la Martinica y había sido apresada en aguas de Cádiz por la fragata de guerra *Experience*, del capitán Gilchrist²⁷.

En principio nada justificaba el ataque a los barcos neutrales, sin embargo los contraventores aprovechaban cualquier resquicio en la legislación para actuar con cierta impunidad. Aunque se sitúe en una cronología anterior, para justificar dicha actuación puede servirnos el conflicto desarrollado entre 1739 y 1748. Otero Lana distingue entre las patentes de represalia y las de corso regular. En las primeras, las concedidas por Inglaterra para que un súbdito se resarciese de las ofensas recibidas, no era necesario encontrarse en estado de guerra. En cambio, para la práctica del corso general era preciso que se cumpliera esta condición: entonces se concedían *cartas de marca*, con permiso para atacar al comercio enemigo y de *contramarca*, para rechazar a los corsarios hostiles. Por otra parte, en el artículo 9º de la ordenanza de 1718 se declaraba de buena presa a todos los navíos que llevasen mercancías pertenecientes a enemigos. Aunque los tratados con otras potencias como Francia, Holanda e Inglaterra establecían que sólo serían de legítima presa los artículos de contrabando y los prohibidos por las convenciones de guerra, pero no los de comercio legítimo. Como los ingleses habían tomado barcos neutrales con productos españoles de comercio legítimo, siguiendo el principio de reciprocidad, España admitió la misma acción por parte de los corsarios españoles²⁸.

En la memoria elaborada por Félix Abreu, antes citada, podemos advertir algunos de los procedimientos empleados por el gobierno británico referidos al corso. En primer lugar se aprecia que el gobierno de Londres no se preocupaba en demasía

²⁷ AGS. Sección de Estado. Documentos relativos a Inglaterra, 1254-1834. Legajo 6945. “Inventario o recopilación de todos los oficios...”. La primera embarcación fue reclamada el 27 de marzo de 1756 y la segunda el 7 de setiembre de 1757.

²⁸ J.L. de AZCÁRRAGA Y BUSTAMENTE, *El corso marítimo*. Madrid, 1950, p. 28, 29; y OTERO LANA, *La guerra...* p. 30, 31.

en resolver las protestas que se le planteaban. Una respuesta muy frecuente era la de: *se escribirá a los Oficios o Tribunales correspondientes para que se examine si la tal o cual presa tomada lo fue en agravio del territorio del Príncipe Neutro, que la reclama [...]*. Para temperar los ánimos, en momentos de máxima tensión adoptó algunas medidas radicales y hasta consiguió detener a algunos transgresores. Así en 1757, por robos que habían cometido antes de la declaración de guerra, fueron ahorcados tres piratas en la isla de Antigua²⁹.

En segundo lugar nos tendríamos que referir a la excesiva liberalidad con que S.M. Británica concedía las patentes de corso. Según el memorial se otorgaban a todos los armadores que las pedían, sin tener en cuenta su solvencia para responder ante las presas ilegítimas. Esta práctica justificaría los excesos cometidos. A comienzos de 1758 la *Gazeta de Madrid*, difundía una noticia de Londres en la que se contabilizaban unas 200 embarcaciones corsarias británicas, que estarían tripuladas por unos 30.000 hombres³⁰.

Un tercer punto a tener en cuenta sería la naturaleza de la actividad corsaria. Podemos distinguir dos tipos: el corso de Armada, que protagonizaban los capitanes de navíos de guerra ingleses y el de los armadores particulares. A pesar de que ambos gozaban de las mismas prerrogativas, la Corona ejercía distinto control sobre ellos. A la recomendación de devolver las presas, la respuesta podía ser diversa. Con relación a la Armada, aunque el soberano les ordenara restituir las capturas, los capitanes no estaban obligados a cumplir la orden, alegando el deseo de presentar el caso ante un tribunal de justicia. Sin embargo, ante el temor a las represalias, esto no solía suceder. Hay que recordar que el Estado era el propietario de los navíos que dichos capitanes tripulaban y un acto de indisciplina podía suponer su destitución y, en su caso, encarcelados o ahorcados. Así, tal como queda reflejado en el memorial, hasta octubre de 1759 todos los navíos españoles apresados por “Bajeles de Guerra de S.M. Británica”, durante esta guerra, habían sido puestos en libertad con la única excepción del *San Juan Bautista*, apresado por el capitán Thomas Lynn y reclamado por Abreu el 11 de abril de 1758. Dicho capitán, cuando llegó la orden de liberación, alegó que la causa todavía estaba en trámite ante el Vicealmirantazgo de la Isla de Antigua. Con la devolución de estos navíos, la corte de Londres quería compensar el resto de los ataques no resueltos, protagonizados por los armadores particulares.

²⁹ AGS. Sección de Estado. Documentos relativos a Inglaterra, 1254-1834. Legajo 6945. “Inventario o recopilación de todos los oficios...”.

³⁰ *Gazeta de Madrid*, núm. 17 (25/04/1758), Londres 31/03/1758, p. 133.

Sobre ellos el gobierno no tenía el mismo poder y autoridad que con los capitanes, ya que no dependían de la Corona y sus barcos eran de su propiedad. En estos casos sólo se recomendaba a los corsarios la restitución de la presa. La respuesta podía ser, o bien de acatamiento o bien de rechazo, y en este caso los perjudicados, si deseaban que se hiciera justicia, debían interponer un pleito ante la Corte del Vicealmirantazgo³¹.

Los pleitos perjudicaban a los agraviados porque, además de no tener asegurado el éxito, producían dilaciones siempre considerables, ocasionaban importantes gastos y el navío apresado no navegaba, con la consiguiente pérdida económica. Solamente en los casos en que la identificación del barco y mercancías era indiscutible, los Tribunales fallaban a favor de las presas y les restituían, en consecuencia, sus cargas, pudiendo condenar al corsario a pagar las costas. Ni siquiera Holanda con quien les había unido lazos de amistad se libró de los asaltos; veamos el siguiente caso extraído de la *Gazeta*, referido a un barco holandés: “[...] se comenzó por terminar la apelación hecha por el navío holandés, nombrado la *María Teresa* que fue tomado volviendo de Curazao a Ámsterdam; y se convino con el que le tomó, que el Navío se restituiría. Después se decidió, que como la cargazón se halló no pertenecer a súbditos de Francia, sino a los de las Provincias Unidas, sería restituida a los propietarios; pero sin obligar, al que hizo esta presa a los gastos del pleito ni a los perjuicios, e intereses, respecto de que los Propietarios no acudieron en tiempo a pedir este navío[...]”. En situación parecida se encontraban otros 27 navíos de la misma nacionalidad, que también fueron devueltos junto con sus cargamentos, mientras que los corsarios resultaron condenados a pagar las costas³².

Para conocer los pasos a seguir para reclamar una embarcación, sigamos el ejemplo de un navío francés capturado, que nos ofrece una vez más el memorial de Félix de Abreu de 1759. El capitán del navío escribía, notificándole el suceso, a su embajador en Madrid, quién pasaba oficio al Secretario de Estado, con una petición de reclamación a Londres del barco en cuestión. Esta nota iba acompañada de los documentos que garantizaban la veracidad de las afirmaciones. A continuación el primer Secretario de Estado informaba al Consejo de Guerra para que comprobara que la acción corsaria había sido realizada violando el territorio español. Si la resolución lo confirmaba, se ordenaba al embajador español en Londres que reclamara la presa.

Una vez que la notificación había llegado al gobierno inglés, éste podía dudar de la veracidad de los documentos y del testimonio de los testigos y antes de resolver

³¹ AGS. Sección de Estado. Documentos relativos a Inglaterra, 1254-1834. Legajo 6945. “Inventario o recopilación de todos los oficios...”.

³² *Gazeta de Madrid*, núm. 17 (24/04/1759), Londres 30/03/1759, p. 133.

escuchaba a los corsarios. La presa, mientras tanto, era llevada a puerto inglés, juzgada y declarada como “buena”, con lo cual había que realizar la reclamación judicial, que como ya se ha visto no siempre se efectuaba, a causa de los excesivos costos³³. Este procedimiento que, como hemos dicho, se refería a una embarcación francesa, seguramente se repetía en el caso de un barco español, el trámite consistía en que la reclamación pasaba directamente a manos del Secretario de Estado.

En el mejor de los casos, cuando las presas se restituían, difícilmente podía obtenerse una satisfacción completa. El corsario jamás era condenado a abonar la indemnización ni a compensar por los perjuicios ocasionados en el apresamiento. De ahí que algunas veces los capitanes españoles prefirieran alcanzar un acuerdo con el capitán corsario.

Según Otero Lana, en el siglo XVIII fue un hecho frecuente pactar la liberación en el mismo momento de la captura. Este acuerdo era satisfactorio para las dos partes, ya que por un lado los corsarios se evitaban gastos innecesarios y el riesgo de llevar la presa a puerto y, por otro, las víctimas conseguían la libertad pagando una cantidad mucho menor de lo que valía el buque y su carga³⁴.

Además de reclamaciones concretas, de navíos perfectamente identificados, en el memorial encontramos también interpelaciones de carácter general. Así, el 7 de setiembre de 1757, se condenaron las acciones indeterminadas, que corsarios ingleses llevaban a cabo en América contra navíos españoles. El 18 de noviembre del mismo año, las quejas se producían por la poca atención que merecían a la Corte inglesa las protestas españolas. El 9 de mayo de 1758, otra demanda, por el enfrentamiento que protagonizaron la escuadra del Almirante Osborne y la de M. Duquesne, al producirse tres cañonazos, en un lugar indeterminado del Mediterráneo, cercano a la costa española. El 2 de octubre de 1758, por las piraterías realizadas por embarcaciones inglesas procedentes de Jamaica, sobre el litoral de La Habana. El 7 y el 20 de agosto de 1759, solicitando vía libre para los navíos españoles que navegaban hacia el puerto de Le Havre de Gracia, bloqueado por la escuadra inglesa³⁵.

Estos incidentes hay que armonizarlos con el ofrecimiento, a mediados de 1757, del ministro William Pitt a España, de la restitución de Gibraltar, de la isla de Menorca y de retirar los asentamientos en Honduras posteriores a 1748, a cambio de su entrada en la guerra. El Secretario de Estado Ricardo Wall no llegaría a propo-

³³ AGS. Sección de Estado. Documentos relativos a Inglaterra, 1254-1834. Legajo 6945. “Inventario o recopilación de todos los oficios...”.

³⁴ OTERO LANA, “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5 (2006), p. 193-227.

³⁵ AGS. Sección de Estado. Documentos relativos a Inglaterra, 1254-1834. Legajo 6945. “Inventario o recopilación de todos los oficios...”.

nerlo ni al rey ni al gabinete. El desengaño de la diplomacia española con respecto a las satisfacciones de la corona inglesa quedaban patentes en las palabras de Wall a Abreu: “[...] palabras, caricias y lisonjas con que nos están engañando tres años hace [...]”. En 1758 las relaciones de España, todavía neutral, con Inglaterra se estaban deteriorando y se situaban al borde del conflicto. Mientras los incidentes continuaban, el fallecimiento de la reina y la enfermedad del rey condicionaban la toma de decisiones. La llegada de Carlos III significó la recuperación de la política de “neutralidad armada” y se comenzaron a tomar medidas para el rearme. Se encomendó a Juan de Prado, gobernador de Cuba, la reparación y construcción de las fortalezas de la isla; se enviaron las fragatas la *Liebre* y la *Hermiona* a patrullar la zona del Mar del Sur y se desplazaron tropas a las principales ciudades. Habrá aún unos últimos intentos diplomáticos; por una parte, en mayo de 1760, el conde de Fuentes se desplazó a Londres para solicitar una respuesta del gobierno británico a los ataques corsarios. Por otra, los embajadores de Francia e Inglaterra en La Haya conde d’Affry y Joseph Yorke también pretendían un acercamiento³⁶.

El fallecimiento de María Amalia de Sajonia, esposa de Carlos III, el fracaso de las negociaciones, las dilaciones inglesas a los requerimientos españoles y las intrigas palaciegas significaron un giro en la política a través de un acercamiento a Francia. En febrero de 1761 el Marqués de Grimaldi fue nombrado embajador en París y comenzaron las negociaciones que el 15 de agosto conducirían a la firma del Tercer Pacto de Familia. En enero de 1762 se producía la declaración de guerra³⁷.

2.2. CUANTIFICACIÓN DEL CORSARISMO BRITÁNICO

El memorial de Félix Abreu, al que nos hemos venido refiriendo, ha permitido elaborar los cuadros y mapas I y II. En ellos se pueden apreciar cuantitativa y gráficamente las incidencias producidas, entre mediados de julio de 1756 y finales de setiembre de 1759, por el corso británico contra intereses españoles.

³⁶ TÉLLEZ ALARCIA, *El Ministerio Wall...* p. 88-109.

³⁷ TÉLLEZ ALARCIA, *El Ministerio Wall...* p. 109-128.

Cuadro 1. Reclamaciones hechas por Félix de Abreu al Ministerio Británico por apresamientos realizados por ingleses contra navios y productos españoles entre 1756 y 1759. A.G.S.

| Fecha | | Embarcación Corsaria | | | | Embarcación Apresada | | | | | | | Incidencias |
|----------|--------------------|----------------------|--------------------|---------------------------------------|----------------|----------------------|----------------|--------------------|--------------|-------------------------------|--|--|-------------|
| Demanda | Oden de Devolución | Nombre | Modelo | Nombre | Modelo | Puerto Origen | Puerto Destino | Lugar de Captura | Llevado a... | Mercancías tomadas | | | |
| 17/07/56 | -- | -- | Paquebot de guerra | <i>Perfecta</i> | Navío (Fr) | -- | -- | Abordado en el mar | Gibraltar | Encajes | Encajes sin restituir por el saqueo del barco corsario | | |
| 27/08/56 | 07/09/56 | <i>Fortuna</i> | Navío guerra | <i>Montagudo</i> | Navío (Fr) | -- | -- | Abordado en el mar | Gibraltar | Carga valorada en 8.062 pesos | Se ordenó la restitución del dinero | | |
| 30/08/56 | -- | Britania | -- | <i>San José</i> | Navío | San Sebastián | La Coruña | Abordado en el mar | Bristol | -- | Declarado buena presa por llevar productos franceses | | |
| 30/08/56 | 07/09/56 | Mandarin | -- | <i>Sta. Monica</i> | Navío | Bilbao | Lande-meau | Abordado en el mar | Cork | Carga de hierro | Se ordenó la restitución | | |
| 26/10/56 | -- | Revenge | -- | S. Fco. Javier, S. Antonio y Animas | -- | La Coruña | San Sebastián | Abordado en el mar | Se ignora | -- | Saqueó el barco, veió al patron y le obligo a firmar que la carga era francesa | | |
| 26/10/56 | -- | Revenge | -- | <i>N.º. S.ª del Portal</i> | Navío | Montaix | Bilbao | Abordado en el mar | Se ignora | Diversos productos | Al cañonearle murió el capitán español | | |
| 26/10/56 | -- | Revenge | -- | -- | Barco de pesca | -- | -- | Abordado en el mar | Se ignora | Diversos productos | No hubo respuesta a ninguna de las denuncias contra el <i>Revenge</i> | | |
| 26/10/56 | 08/58 | Terrible | -- | <i>N.º. S.ª Rosario y San Antonio</i> | Navío | -- | -- | Ria de Londres | -- | -- | Después de apelar se ordeno la restitución. El proceso se pagó a medias | | |

| | | | | | | | | | | | |
|----------|----------|--------------------|-----------|-------------------------------------|--------|------------------|--------------|--------------------|----------|---------------------------------|--|
| 20/04/57 | -- | Tryal y Kent | -- | S. <i>Francisco Javier</i> | Navío | Burdeos | Dunkerque | Abordado en el mar | Dover | Vino y aguardiente | El ministerio alegó que los corsarios lo habían liberado |
| 01/07/57 | -- | Rey de Prusia | -- | <i>Santa Marta</i> | Navío | Bilbao | Saint Valery | Abordado en el mar | -- | Lanas y efectos del capitán | No se resolvió. El barco estuvo retenido 30 horas. |
| 01/07/57 | -- | Tartar | -- | <i>S. Juan Bautista y Animas</i> | Navío | Pasajes | Nantes | Abordado en el mar | Bristol | Café, palo Campeche, té | Declarado buena presa. Apelo y recuperó la carga |
| 01/07/57 | -- | Eagle | -- | <i>N.ª S.ª Carmen y San Antonio</i> | Navío | La Coruña | Nantes | Abordado en el mar | Bristol | Té | Se negoció con el corsario |
| 01/07/57 | -- | Duque de Bedford | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 150 pesos propiedad del capitán | Caso sin resolver hasta la captura en España de W. Terry, capitán del corsario |
| 01/08/57 | 19/08/57 | Corsarios | -- | <i>N.ª S.ª Remedios</i> | Navío | Isla de Tenerife | La Guaira | Abordado en el mar | Barbados | -- | Se restituyó |
| 07/09/57 | -- | Duque de Cornwall | -- | <i>San Juan Bautista</i> | Navío | Pasajes | Port Louis | Abordado en el mar | Plymouth | Té, café | En espera de justificar la propiedad del navío |
| 07/09/57 | -- | Bellona y Mercurio | -- | <i>N.ª S.ª Dolores y S. Antonio</i> | Navío | La Coruña | Nantes | Abordado en el mar | Torvey | Té, Palo Campeche | Se negoció con los corsarios |
| 07/09/57 | -- | 6 Corsarios | -- | <i>San José</i> | Navío | San Sebastián | Burdeos | Abordado en el mar | -- | Bacalao seco | Sin resolver |
| 07/09/57 | -- | 2 Corsarios | -- | <i>N.ª S.ª Carmen</i> | Navío | Bilbao | Burdeos | Abordado en el mar | -- | -- | Sin resolver |
| 07/09/57 | -- | 4 Corsarios | -- | <i>San José</i> | Navío | Dijon | Burdeos | Abordado en el mar | -- | Azúcar | -- |
| 07/09/57 | -- | -- | Fragmenta | <i>N.ª S.ª Rosario</i> | Pingüe | Málaga | Ceuta | Fue cañoneado | -- | Provisiones | Sin resolver. Se ignora identidad del corsario |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|----------|----------------------------|-----------------|------------------------------|--------------|------------------------|-------------------------------|---------------------|-----------|-----------|----|----|----|---|-------------------------------------|
| 07/09/57 | -- | | | | | | | | Cuba | Santander | | | -- | -- | Declarado buena presa en Nueva York |
| 07/09/57 | 15/09/57 | Portland | Navío guerra | <i>N.ª S.ª Candalaria</i> | Navío | Marsella | Cádiz | -- | Gibraltar | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| 07/09/57 | -- | -- | 1 Corsario | <i>N.ª S.ª Guadalupe</i> | Navío | Nantes | Bilbao | Canal de Inglaterra | -- | -- | -- | -- | -- | Sin resolver | |
| 20/09/57 | -- | <i>Duque de Cumberland</i> | -- | <i>Santa Rosa</i> | Navío | San Sebastián | Burdeos | -- | Guernsey | -- | -- | -- | -- | Declarado de buena presa. El capitán no apeló. | |
| 20/09/57 | -- | -- | Corsarios | -- | Navío | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | Sin resolver | |
| 12/11/57 | -- | <i>Princesa Luisa</i> | Navío de guerra | <i>Ángel Rafael</i> | Navío succo | Havre de Gracia | Cádiz | -- | Gibraltar | -- | -- | -- | -- | Declarada de buena presa. Apelación pendiente de solución | |
| 15/11/57 | -- | <i>Timberman Cache</i> | -- | <i>Esperanza</i> | Navío | Nantes | Hamburgo | -- | Bristol | -- | -- | -- | -- | Declarada de buena presa. No apeló | |
| 18/11/57 | -- | -- | 1 Corsario | <i>San Antonio y Animas</i> | Navío | -- | -- | --- | -- | -- | -- | -- | -- | Sin resolver. Se ignora la identidad del corsario | |
| 18/11/57 | -- | -- | -- | <i>Yenganza</i> | Fragata S.M. | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | Atacada desde Gibraltar cuando apresaba un jabeque argelino | |
| 18/11/57 | 29/11/57 | -- | -- | <i>San José Santa Helena</i> | Paquebot | Slo. Tomás (Guatemala) | Europa | Connecticut | -- | -- | -- | -- | -- | Apresada previa la guerra. Devuelta el 29/11/57 | |
| 18/11/57 | -- | -- | 1 Corsario | <i>San Diego</i> | Navío | Londres | Cartagena Alicante, Barcelona | -- | -- | -- | -- | -- | -- | Efectos, 100 pesos fuertes | Sin resolver |
| 24/11/57 | -- | Bellona | -- | <i>San Antonio y Animas</i> | Navío | Bilbao | Nantes | -- | Bristol | -- | -- | -- | -- | Declarada de buena presa por llevar carga francesa | |

| | | | | | | | | | | | |
|----------|----------|------------------|--------------|------------------------------|--------------|-----------------|------------|----|----------------------|--|---|
| 11/12/57 | -- | Constantin | -- | <i>San Juan Bautista</i> | Navío (Fr.) | Vigo | Nantes | -- | Kinsale | Iba en lastre | Declarada de buena presa por ser francés |
| 11/01/58 | -- | Príncipe Eduardo | Navío guerra | <i>N.º S.º Dolores</i> | Navío | Cádiz | Saint Malo | -- | Plymouth | Frutos diversos | Se ordenó la restitución |
| 31/03/58 | -- | -- | Piratas | <i>Tres Hermanos</i> | Navío (Hol.) | Cádiz | Texel | -- | -- | Añil: 22 zurrones | Se recuperó parte de la carga |
| 11/04/58 | 11/04/58 | Roebuck | Navío guerra | <i>San Juan Bautista</i> | -- | Havre de Gracia | Cádiz | -- | I. Madeira y Antigua | -- | Declarado de buena presa. Apelación sin resolver |
| 12/05/58 | -- | Grimshay | -- | <i>Santa Ana</i> | Navío | Marsella | Nantes | -- | Liverpool | -- | Ambos capitanes llegaron a un acuerdo |
| 12/06/58 | -- | -- | -- | <i>San José</i> | Navío | -- | Bristol | -- | -- | Acete, pasas, aguardiente, pañuelos | Los aduaneros confiscaron parte de la carga. Una parte se recuperó tras protestar |
| 12/06/58 | -- | -- | -- | <i>San José</i> | -- | -- | Bristol | -- | -- | -- | -- |
| 16/06/58 | -- | San Jorge | -- | -- | Navío | San Sebastián | Terranova | -- | Falmouth | Aguardiente y otros efectos. A cambio de bacalao | El 1 de agosto se volvió a reclamar. Se le impidió navegar por aquella costa. |
| 16/06/58 | -- | <i>Europa</i> | -- | -- | Navío | San Sebastián | Terranova | -- | Bristol | -- | -- |
| 23/06/58 | -- | <i>Spy</i> | -- | <i>San Felipe y Santiago</i> | Navío | Dublín | Cádiz | -- | Dublín | Carne salada | Ambos capitanes llegaron a un acuerdo |
| 29/06/58 | -- | <i>Draht</i> | -- | <i>Nra. Sra. Buen Viaje</i> | Navío | Havre de Gracia | Cádiz | -- | Dartmouth | Diversos efectos | Se restituyó inmediatamente |

| | | | | | | | | | | | |
|----------|----|---------------------|---------------------|------------------------------------|-------|---------------|-----------------|----|------------|--|--|
| 06/07/58 | -- | -- | Corsario | <i>Santo Domingo</i> | Navío | Bilbao | Amsterdam | -- | -- | -- | El ministerio inglés no actuó por desconocer la identidad del corsario |
| 06/07/58 | -- | -- | Corsario | <i>San Pedro</i> | Navío | Bilbao | Amsterdam | -- | -- | -- | |
| 11/07/58 | -- | <i>Phenix</i> | -- | <i>San José</i> | Navío | San Sebastián | Terranova | -- | Falmouth | Sal, harina, aguardiente | El tribunal condenó a los navíos. No se apeló. |
| 11/07/58 | -- | <i>Phenix</i> | -- | <i>San Joaquín</i> | Navío | San Sebastián | Terranova | -- | Falmouth | | |
| 29/08/58 | -- | <i>Favorita</i> | -- | <i>Espíritu Santo</i> | Navío | Ostende | Cádiz | -- | Dartmouth | Lienzos y encajes | Navío y carga devueltos. El capitán pagó los gastos por error en el pasaporte. |
| 04/09/58 | -- | Surprise | Corsario (Guernsey) | <i>N.º S.ª Pilar</i> | Navío | Burdeos | San Sebastián | -- | Mounts Bay | Vino, vinagre, aguardiente | El navío fue condenado por ser irlandés |
| 15/09/58 | -- | -- | Corsario (Douvres) | <i>S.ª Domingo y Buena Ventura</i> | Navío | Texel | Bilbao | -- | -- | 2 florines y un frasco de vino | -- |
| 18/09/58 | -- | -- | Corsario (Bristol) | <i>San Juan Bautista</i> | Navío | San Sebastián | Dublín | -- | Bristol | Efectos de poco valor y un baml de aguardiente | El navío fue condenado por parecer irlandés |
| 13/10/58 | -- | Hampshire | Navío de guerra | <i>Margarita</i> | Navío | Portugalete | Landemeau | -- | Plymouth | Madera de construcción, sacas de lana | Se restituyó por orden del ministerio |
| 13/10/58 | -- | Lastris | Corsario | <i>S.ª Juan Bia. y Animas</i> | Navío | Santander | Burdeos | -- | Dartmouth | Trigo | Ambos capitanes llegaron a un acuerdo |
| 31/10/58 | -- | Montmouth | Navío de guerra | <i>Pilar</i> | Navío | Cádiz | Havre de Gracia | -- | Plymouth | -- | Se restituyó por orden del ministerio |
| 28/11/58 | -- | Príncipe Ferdinando | Corsario | <i>San José</i> | Navío | Cádiz | Ostende | -- | Dumas | Vino, aceite y otros efectos | El tribunal aún no había fallado |

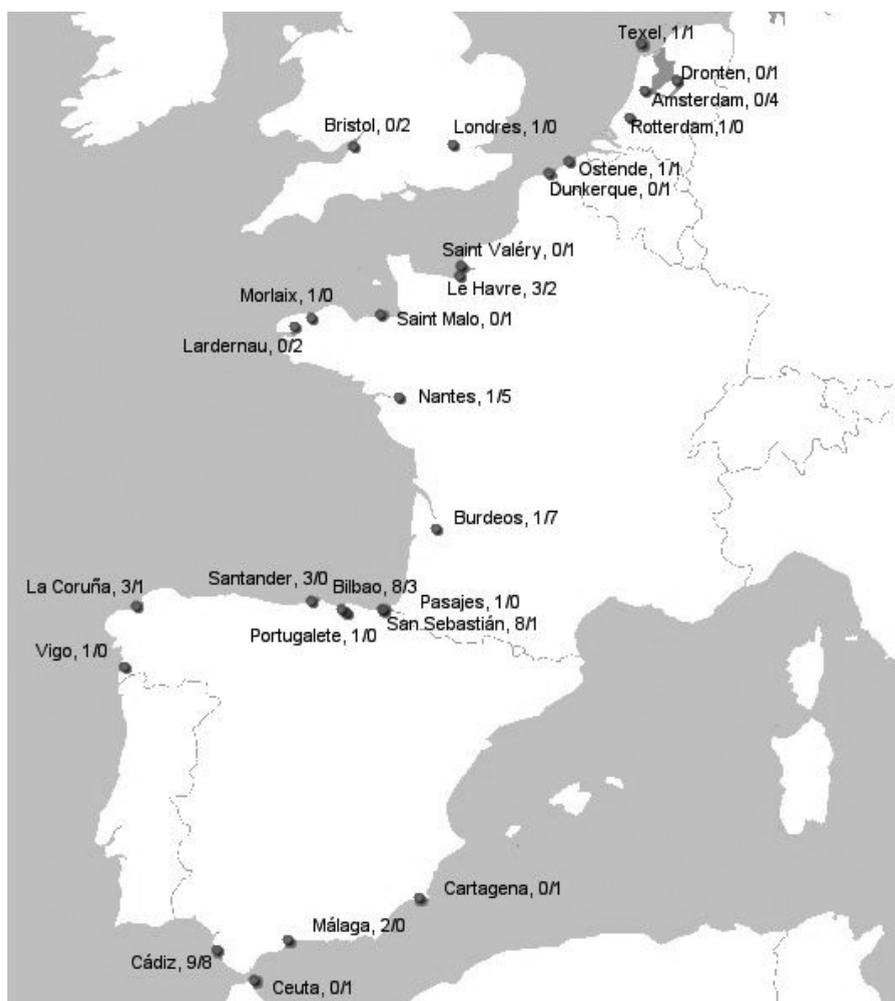
| | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 02/02/59 | | | | | | | | | | | | | Considerado buena presa por el tribunal de N. York. Se apeló a Londres |
| 21/02/59 | | Peggy | | | | | | | | | | | -- |
| | | | | | | | | | | | | | -- |
| 09/03/59 | | | | | | | | | | | | | No se solucionó |
| | | | | | | | | | | | | | No se solucionó |
| 22/03/59 | | | | | | | | | | | | | 1000 libr. esterlinas |
| | | | | | | | | | | | | | Aguardiente, té, pasas |
| 22/03/59 | | | | | | | | | | | | | No se solucionó |
| | | | | | | | | | | | | | No se solucionó |
| 11/04/59 | | | | | | | | | | | | | Varios efectos españoles |
| | | | | | | | | | | | | | Navío y carga apresados como franceses. No apeló |
| 17/04/59 | | | | | | | | | | | | | 200 pesos, 2 sortijas |
| | | | | | | | | | | | | | No se solucionó |
| 17/08/59 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | Azúcar, café, indigo |
| | | | | | | | | | | | | | Los tres navíos fueron puestos en libertad |
| 26/09/59 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | El capitán fue maltratado y robado. Se desconoce el agresor |

Cuadro 2. Apresamientos realizados por corsarios ingleses contra navíos españoles y extranjeros, entre 1756 y 1759; reclamaciones presentadas al ministerio británico, y sus resultados. A.G.S.

| Años | Navíos Españoles | | | | | Navíos Extranjeros | | | | |
|-------|------------------|------------------|---------|------------------|-----------|--------------------|------------------|---------|---------------------|-----------|
| | Total Capturas | Demanda Aceptada | Pactado | Demanda Rehusada | Se Ignora | Total Capturas | Demanda Aceptada | Pactado | Demandasin solución | Se Ignora |
| 1756 | 6 | 2 | -- | 4 | -- | 4 | 2 | -- | 1 | -- |
| 1757 | 23 | 4 | 2 | 14 | 3 | 9 | -- | 1 | 7 | 1 |
| 1758 | 21 | 7 | 3 | 9 | 2 | 3 | 1 | -- | 2 | -- |
| 1759 | 11 | 4 | -- | 5 | 2 | 8 | -- | -- | 7 | 1 |
| Total | 61 | 17 | 5 | 32 | 7 | 24 | 3 | 1 | 17 | 3 |

Sobre un total de 85 barcos, españoles y extranjeros apresados, a pesar de que España no intervino oficialmente en el conflicto hasta 1762, el 72% eran de esta nacionalidad y sólo el 28% eran de bandera extranjera, en su mayor parte francesa, con alguna presencia puntual de buques daneses o suecos. Estos últimos siempre fueron capturados en aguas territoriales españolas.

Si tenemos en cuenta el resultado de las reclamaciones presentadas, las que se referían a naves españolas se resolvieron satisfactoriamente en poco más de la tercera parte de los casos, siendo rechazadas la mitad de las peticiones e ignorándose el resultado en un 11%. Comparando estos porcentajes con lo sucedido con los barcos extranjeros, comprobamos que las resoluciones favorables sólo alcanzaron el 17%, apenas la mitad de las conseguidas en las naves españolas, mientras que el porcentaje de resultados insatisfactorios alcanzó el 70%, cosa lógica si se tiene en cuenta que, a diferencia de lo que ocurría con España, Francia sí estaba en guerra con Inglaterra. Con el 72% de las incidencias, los años centrales del período, 1757 y 1758, según se puede entrever de la documentación, fueron los más conflictivos para los barcos españoles.



Mapa 1. Embarcaciones capturadas por Inglaterra con origen o destino en puertos europeos entre 1756 y 1759, según el memorial de D. Félix de Abreu.

Fuente AGS. Nota: La cifra situada en primer lugar corresponde a las embarcaciones apresadas con origen en el puerto de referencia; la que ocupa el segundo se refiere a las capturadas con destino a dicho puerto.

El puerto de Cádiz, por la importancia comercial de la plaza andaluza; el norte peninsular, por la proximidad al escenario del conflicto, y las rutas que conducían al norte de Europa, especialmente la zona del canal de la Mancha, donde se concentraba el comercio francés y holandés, fueron las áreas que acusaron de forma más intensa el impacto del corsarismo británico.

Cádiz, con 17 apresamientos, lideró la clasificación de incidencias por puertos;

ocho barcos fueron interceptados cuando navegaban en dirección a su bahía y nueve habían zarpado de ella.

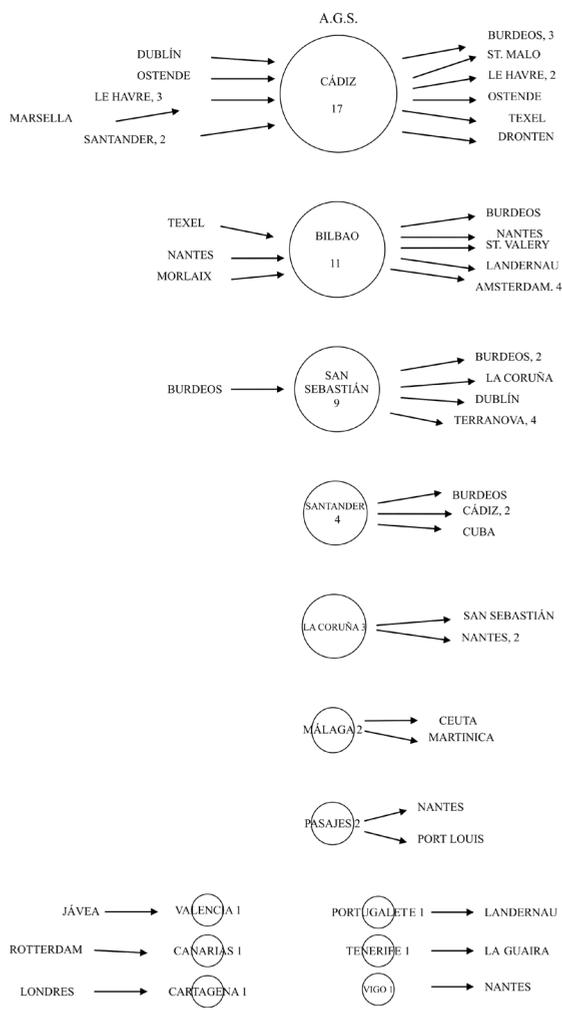


Gráfico 1. Rutas de los navíos apresados con origen o destino en puertos españoles. A.G.S.

Por ámbito territorial, fue el norte peninsular, con los puertos de Bilbao y San Sebastián como referencia, la zona que, con más del 50% de los apresamientos, concentró en mayor medida las prácticas corsarias.

Los ataques ingleses no se limitaron únicamente a abordar las embarcaciones en ruta sino que, hasta cierto punto, se atrevieron a hostigar la zona costera peninsular. Los puertos españoles del Atlántico y del Mediterráneo sufrieron indistintamente

los ataques ingleses. Entre 1756 y 1759, según el memorial de Félix de Abreu (Cuadro III), se sucedieron 18 incidentes que afectaron, entre otros, a los puertos de Corcubión, Muros, Nemiña, Burela y playa del Campillo en el norte peninsular y, en el litoral gaditano, los de Cádiz y playa de Torrenueva. En el Mediterráneo las incursiones se localizaron en Algeciras, Estepona, Torre de Chilches, Villajoyosa y Valencia, alcanzando por el norte la zona del delta del Ebro, Tortosa³⁸. La totalidad de estos incidentes afectaron a navíos extranjeros, siendo naturalmente los franceses, con un 78%, los más perjudicados. El resto de los implicados fueron dos naves danesas, una holandesa y otra imperial. Solo se resolvieron satisfactoriamente dos reclamaciones, el 11%. En el 61% de los casos o bien no hubo respuesta o, si la hubo, se alegó ignorar el nombre del corsario, por lo cual el incidente quedaba igualmente impune. En las restantes, un 28%, se desconoce el resultado de la gestión.



Mapa 2. Puertos españoles donde barcos extranjeros sufrieron el corsarismo inglés, entre 1756 y 1759, según el memorial de D. Félix de Abreu. A.G.S.

³⁸ Con referencia al corsarismo en el Mediterráneo: MARTÍNEZ SHAW, “Un mal negocio: el corso catalán durante la Guerra de las 13 Colonias”, en: G. LÓPEZ NADAL (ed.), *El comerç alternatiu: Corsarisme i contraban (ss. XV-XVII)*, Palma de Mallorca, 1990, p. 189-199. LÓPEZ NADAL, “El corsarismo en el Mediterráneo entre los tratados de Utrecht y París (1715-1856): primeras reflexiones”, en: *Estudis d’història econòmica*, Vol.79, núm. 2 (1991), p. 95-110.

Cuadro III. Recopilación de reclamaciones hechas por D. Félix de Abreu al ministerio británico por violaciones del territorio español entre 1756 y 1759. A.G.S.

| Fecha | | Embarcación Corsaria | | Embarcación Apresada | | | | | | | Otras incidencias |
|----------|----------------|----------------------|--------------------|----------------------|---------------|---------------|----------------|--------------------------|---------------------|------------------|--|
| Demanda | Orden Devolut. | Nombre | Clase | Nombre | Modelo | Puerto origen | Puerto destino | Apresado en... | Lugar de conducción | Efectos tomados | |
| 27/03/56 | 30/03/56 | Experience | Fragata guerra | -- | Navío (Fr) | Martinica | -- | Cádiz | -- | -- | Liberado. |
| 24/12/56 | 24/02/57 | Escuadra de Hawke | -- | -- | Pingue (Fr) | -- | -- | Algeciras | -- | -- | Inglaterra recuperó un barco apresado por el pingue francés |
| 07/09/57 | -- | -- | 2 Navíos de guerra | -- | Pingue (Fr) | -- | -- | Villajoyosa | -- | -- | Barco anclado en Torre del Charco. Sin respuesta a la reclamación. |
| 07/09/57 | -- | Irondelle | Fragata de guerra | Aimable Pucelle | Galeota (Fr) | Martinica | -- | Corcubión | -- | Azúcar, café | Sin respuesta a la reclamación |
| 07/09/57 | -- | -- | Fragata | Bonté (Burdeos) | -- (Fr) | -- | -- | Playa Campillo (Galicia) | -- | -- | Sin respuesta a la reclamación |
| 07/09/57 | -- | -- | Navío de guerra | Olivier (Marselle) | -- (Fr) | -- | Martinica | Torre Nueva (Tarifa) | -- | Diversos efectos | Sin respuesta a la reclamación |
| 07/09/57 | -- | Entreprise | -- | Amphion Bourdeaux | Navío (Fr) | -- | -- | Muros | -- | -- | Puesto en libertad por acuerdo de los capitanes. |
| 18/11/57 | -- | -- | Corsario | San Nicolás | Paquebot (Fr) | -- | -- | Torre Chilches (Málaga) | Gibraltar | -- | Al ignorar el nombre del corsario no se pudo intervenir |
| 18/11/57 | -- | -- | Fragata | Postillón | Navío (Hol.) | -- | -- | Bahía Nemiña (Galicia) | -- | -- | Por ignorar el nombre del corsario no se pudo intervenir |

| | | | | | | | | | | | | |
|----------|----|-----------|------------------|-----------------------|--------------------|-----------|-----------|---------------------------------|----|-----------|----------------|--|
| 11/04/58 | -- | Rumb | -- | San Luís | Bergantín (Fr) | -- | -- | -- | -- | Gibraltar | -- | No se solucionó. El barco fue tomado tras violar territorio de S.M. |
| 01/08/58 | -- | Liverpool | -- | Jeune Pierre | Navío (Fr) | -- | -- | Burela (Galicia) | -- | -- | -- | No se solucionó |
| 25/04/59 | -- | -- | Corsario | -- | Tartana (Imperial) | Jávea | Valencia | Puerto Valencia | -- | -- | Varios efectos | Barco tomado tras violar territorio español. No se solucionó |
| 30/05/59 | -- | Mans | Corsario | Deux Frères | Navío (Fr) | Málaga | Martínica | Estepona | -- | -- | -- | Barco tomado tras violar territorio español. Declarada de buena presa. No se apeló |
| 22/06/59 | -- | Mosca | Corsario (Mahón) | N.ª S.ª de la Guardia | Bergantín (Fr) | -- | -- | Tortosa | -- | -- | -- | Barco tomado tras violar territorio español. Almirantazgo alegó no poder identificar a los corsarios |
| 29/08/59 | -- | Favorita | Fragata | Barco | Pingüe (Fr) | Martínica | -- | Cerca de Cádiz | -- | -- | -- | El barco estaba custodiado por el navío español Guetnero. Se examinaba la resolución |
| 26/09/59 | -- | Favorita | Fragata | Nancy | Paquebot (Ing) | -- | -- | Fuerte de la Candelaria (Cádiz) | -- | -- | -- | Apesado por un corsario francés y llevado a Cádiz, donde lo tomó ilegalmente la Favorita. |
| 26/09/59 | -- | Sheernfs | Fragata | San Juan Bautista | Navío (Danés) | Santander | Cádiz | Cerca de Cádiz | -- | -- | -- | Tomadas en la jurisdicción de Cádiz con violación del territorio español. |
| 26/09/59 | -- | Raimbow | Fragata | Königsberg | Navío (Danés) | Santander | Cádiz | Cádiz | -- | -- | -- | |

3. CONCLUSIONES

Los Pactos de Familia que, a lo largo del siglo XVIII, firmaron las monarquías de España y Francia se hicieron con el expreso deseo de hacer frente a Inglaterra. Las confrontaciones entre ambos estados, en pugna por conseguir una posición de privilegio en el control del comercio colonial, se reprodujeron durante todo el período. Para nuestro estudio tuvieron especial relevancia las guerras de la oreja de Jenkins (1739-1740), la de la Pragmática Sanción (1740-1748) y, el caso aquí analizado de la problemática surgida entre España e Inglaterra en los inicios de la Guerra los Siete Años. La intervención de España fue relativamente breve, entre el 15 de enero de 1762 y el 10 de febrero de 1763, cuando se firmó definitivamente el tratado de Paz de París.

Sin embargo, aun antes que España e Inglaterra declararan oficialmente abiertas las hostilidades ya habían empezado los enfrentamientos. Las acciones bélicas intentaron desgastar económicamente a la respectiva rival y se desarrollaron en el ámbito del corsarismo; fueron tan numerosas que a Félix de Abreu, como embajador de España en Londres, no le quedó otra opción que presentar numerosas quejas ante la monarquía inglesa, que se materializó en un memorial donde se reflejaron los 85 apresamientos perpetrados por los corsarios ingleses contra españoles o franceses, además de otras incidencias ocurridas entre 1756 y 1759. Lamentablemente no disponemos de información de los lances producidos entre los años 1760 y 1761, período sin guerra.

En el mismo memorial se detalla el procedimiento que se seguía para presentar las reclamaciones, con el fin de conseguir la restitución de los bienes usurpados. El resultado fue desalentador, ya que de manera favorable solamente se resolvieron un poco más de la tercera parte de las peticiones. El gobierno británico siempre encontraba argumentos que dilataban la resolución de las demandas.

La zona marítima de mayor incidencia fue naturalmente la de mayor tráfico comercial y se situó entre el mar Cantábrico y el Canal de la Mancha, aunque los corsarios ingleses no se resignaron a asaltar únicamente embarcaciones, sino que incluso se atrevieron a aproximarse a las costas de la península para perseverar en sus ataques, aunque no llegaron a asaltarlas. En este caso el punto de mira se orientó hacia las naves extranjeras, la mayoría de las cuales eran francesas.

A mediados de agosto de 1761, tras la firma del Tercer Pacto de Familia, el conflicto hispano-británico se oficializó. Pese a que todavía no había declaración de guerra ni se habían dado patentes de corso españolas, continuaron sucediéndose los episodios bélicos entre ambos países, que derivaron en el apresamiento de embarcaciones por parte de ambos bandos y de sus tripulaciones.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU Y BERTODANO, F.J. de, *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Valladolid: Editorial Maxtor, 2010. [Facsimil].
- ALBAREDA SALVADÓ, J., “Felipe y la negociación de los Tratados de Utrecht: *bajo los dictados del mejor abuelo del mundo*”, *Cuadernos de Historia Moderna*, XII (2013), p. 31-60.
- AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, J.L. de, *El corso marítimo*, Madrid: CSIC, 1950.
- BAUDOT MONROY, M., *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid: Ministerio de Defensa – Universidad de Murcia, 2012.
- “Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740”, en: BAUDOT MONROY, M. (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid: Ediciones Polifemo, 2014, p. 87-116.
- DULL, J.R., *La Guerre de Sept Ans. Histoire Navale, politique et diplomatique*, Bécherel: Les Perséides, 2009.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R., *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*, Madrid: Ecobook, 2011.
- GARCÍA GONZÁLEZ, F. (coord.), *La Guerra de Sucesión en España y la batalla de Almansa*, Madrid: Silex Ediciones, 2007.
- LEÓN SANZ, V., “Utrecht, 1713. Una paz posible para Europa”, *Cuadernos de Historia Moderna*, XII(2013), p. 11-28.
- LÓPEZ NADAL, G., “El corsarismo en el Mediterráneo entre los tratados de Utrecht y París (1715-1856): primeras reflexiones”, en: *Estudis d’història econòmica*, Vol. 79, núm. 2 (1991), p. 95-110.
- MARTÍNEZ SHAW, C., “Un mal negocio: el corso catalán durante la Guerra de las 13 Colonias”, en: LÓPEZ NADAL, G. (ed.), *El comerç alternatiu: Corsarisme i contraban, (ss. XV- XVIII)*, Palma de Mallorca: Institut d’Estudis Balearics, 1990, p.189-199.
- “La guerra de Sucesión en América”, en: GARCÍA GONZÁLEZ, F. (coord.), *La Guerra de Sucesión en España y la batalla de Almansa*, Madrid: Silex Ediciones, 2007, p.71-93.
- OTERO LANA, E., *La guerra de la oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004.
- “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, *Itsas memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5 (2006), p.193-227.
- OZANAM, D., “La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI”, en: *Historia de España de Don Ramón Menéndez Pidal, t. XXIX, La época de los primeros Borbones. La nueva Monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Madrid, 1987.
- PALACIO ATARD, V., *El Tercer Pacto de Familia*, Madrid: CSIC, 1945.
- “Relaciones entre España e Inglaterra durante el siglo XVIII: las embajadas de Abreu y Fuentes, 1754-1761”, *Simancas. Estudios de Historia Moderna*, I, Valladolid: CSIC, 1950, p. 57-122.
- RIVAS IBÁÑEZ, I., “La movilización de la información en tiempo de guerra: Los sistemas de inteligencia de España y Reino Unido y las operaciones británicas en el Pacífico durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744)”, en: BAUDOT MONROY, M. (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, 2014, p. 63-83.
- SZABO, F.A.J., *The Seven Years War in Europe 1756-1763*, Harlow: Pearson Education, 2008.
- TÉLLEZ ALARCIA, D., *El Ministerio Wall: la “España discreta” del “ministro olvidado”*, Madrid: Marcial Pons, 2012.

LAS RELACIONES ENTRE ESPAÑA E INGLATERRA
EN EL INICIO DE LA GUERRA LOS SIETE AÑOS
LAS INCIDENCIAS MARÍTIMAS (1756-1761)

Resumen

En 1756, Francia e Inglaterra daban comienzo a una contienda que se prolongaría hasta 1763: la Guerra de los Siete Años. Aunque oficialmente, entre 1756 y 1761, las monarquías hispánica e inglesa no estaban en conflicto, los corsarios ingleses –pese a las numerosas reclamaciones–, no dejaron de perjudicar los intereses españoles. En este estudio exponemos las incidencias ocurridas entre ambos estados, tanto en el mar como en las costas; igualmente se detalla el procedimiento que seguía la administración española para exigir la reparación de los agravios y la respuesta que ofrecía Inglaterra.

Palabras clave: Corsario; Guerra de los Siete Años; Carlos III de España; Memorial; comercio.

STOSUNKI MIĘDZY HISZPANIĄ I ANGLIĄ
NA POCZĄTKU WOJNY SIEDMIOLETNIEJ
INCYDENTY MORSKIE (1756-1761)

Streszczenie

W 1756 r. Francja i Anglia rozpoczęły spór, trwający do 1763 r., określane mianem wojny siedmioletniej. Choć oficjalnie, między rokiem 1756 a 1761, monarchie hiszpańska i angielska nie były w konflikcie, angielscy korsarze, pomimo licznych zapewnień, nadal zagrażali hiszpańskim interesom. W niniejszym opracowaniu autor przedstawia incydenty, do których doszło pomiędzy oboma krajami na morzach i lądzie. Jednocześnie zostało opisane postępowanie hiszpańskiej administracji dążącej do uzyskania odszkodowań za poniesione szkody, a także angielską odpowiedź na te działania.

Słowa kluczowe: korsarz; wojna siedmioletnia; Karol III Hiszpański; pomnik; handel.

Tłumaczenie Rafał Augustyn

RELATIONS BETWEEN SPAIN AND ENGLAND
AT THE BEGINNING OF THE SEVEN YEARS' WAR
MARITIME INCIDENTS (1756-1761)

Summary

In 1756, France and England began a dispute that lasted until 1763: the Seven Years' War. Although officially, between 1756 and 1761, the Spanish and English monarchies were not in conflict, the English corsairs, despite numerous claims, continued to inflict damage on the Spanish interests. In the presented study the author presents the incidents that took place between the two countries on the seas and land. At the same time, the proceedings of the Spanish administration are described as an indication of the ways of gaining the reparations for the suffered damages and the English response to it.

Key words: Corsair; Seven Years' War; Charles III of Spain; Memorial; trade.