

EL CORSO GALLEGO EN LA GUERRA DEL ASIEN TO (1739-1748): ESCENARIOS, ACTORES Y PRESAS

JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJÓ
Universidade da Coruña

RESUMEN. Durante la Guerra de la Oreja de Jenkins en Galicia se armaron en torno a 60 corsarios, por lo general de menos de 50 toneladas, que capturaron más de 170 presas casi todas a vista de la costa de Portugal. Las bases corsarias se ubicaron en el sur de Galicia, sobresaliendo Vigo, principal centro del comercio de cabotaje que vinculada esa zona con la costa norte portuguesa. Fueron capitanes de la modesta flota dedicada a dicho tráfico y comerciantes con inversiones en dicho sector, quienes, junto a algunos franceses, protagonizaron el corso gallego durante dicho período.

Palabras clave: corso, guerra del Asiento, comercio, Galicia, Portugal.

ABSTRACT. In Galicia during the War of Jenkins' Ear at least 60 privateers of under fifty tons were built. They captured more than 170 vessels, most just off the coast of Portugal. They were based in the south of Galicia, especially in Vigo. This was the main centre for coastal trade routes with the north of Portugal. Their captains were also investors and, along with the French, led Galician privateering during this period.

Keywords: privateering, War of Jenkins' Ear, maritime trade, Galicia, Portugal.

Recibido: 13-11-2017 • Aceptado: 11-12-2017 • quete7@gmail.com

Este estudio se enmarca en "Culturas urbanas: Dinámicas en ciudades y villas del litoral noroccidental ibérico", Ministerio de Economía y Competitividad, Dirección General de Investigación Científica y Técnica (referencia HAR2015-64014-C3-2-R).

NEGOCIO PRIVADO e interés público, a ambos fines respondió el corso, una práctica de orígenes medievales que en la época moderna fue regulada legalmente y creció en importancia económica y militar en un mapa comercial progresivamente «globalizado» gracias a las velas. Los escenarios del corso fueron diversos, al igual que sus frutos, que por lo común guardaron relación con los medios técnicos y humanos empleados en dañar el tráfico marítimo del enemigo. Hubo barcos del rey y barcos de particulares armados con este fin. En las siguientes páginas se analizan las empresas privadas que tuvieron base operativa en Galicia durante la llamada Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, conflicto con escenario fundamental en América que ha sido analizado con desigual profundidad desde enfoques políticos, militares o económicos (Cerdeira Crespo, 2010; Donoso Ares, 2008; Harding, 2010).

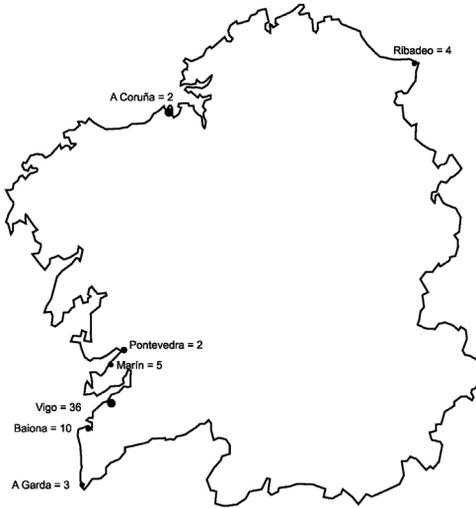
En el negocio del corso gallego tuvieron un papel destacado comerciantes foráneos, nacionales y extranjeros. Dada la importancia del flujo comercial entre Inglaterra y Portugal, y por razones de proximidad geográfica, a los puertos gallegos también se condujeron decenas de presas cobradas por buques armados en San Sebastián y Bilbao. Pero no se tratará aquí del botín del potente corso vasco, ya que el foco de la investigación se ha puesto en los corsarios armados en Galicia, cuya actividad ha podido ser analizada gracias a dos fuentes fundamentales: expedientes conservados en el fondo de la Secretaría de Marina (SMA), del Archivo General de Simancas (AGS), y escrituras notariales (contratos de armamento, fianzas, sustituciones de patente, ventas de presas, etc.) del Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPP).

1. Los escenarios

Vigo descolló como principal base corsaria gallega durante la Guerra del Asiento. Más de una treintena de barcos que corsearon esos años se habilitaron en ese puerto pontevedrés, que disputaría con Cádiz el tercer puesto en el ranking español por número de armamentos, sólo por detrás, aunque no lejos, de Bilbao, y de San Sebastián, claramente a la cabeza. Bastantes de estos barcos estuvieron activos en varias campañas, y por lo regular condujeron a sus presas al puerto en el que se habían armado. El segundo enclave de Galicia en esta clasificación, pero a gran distancia, correspondió al puerto de la villa de Baiona, cuya mejor época como escala en las rutas que vinculaban los países del Canal de la Mancha con Portugal y Andalucía, quedaba ya muy lejos. La lista de las restantes localizaciones de armamentos es muy corta: Marín, A Guarda, Pontevedra, A Coruña y, como uno único puerto cantábrico, Ribadeo (map. 1 y anexo). Ya en el período 1650-1670, Vigo había sido junto con A Coruña el principal enclave de operaciones corsarias en Galicia, con los flamencos como principales protagonistas. Luego, durante la Guerra de Sucesión, este litoral

noroccidental perdería representatividad en el mapa del corso (Otero Lana, 2004, pp. 68-69; ID., 1999, pp. 406-408; Saavedra Vázquez, 2008, pp. 179-209; ID., 2012, pp. 106-109; Zabala Uriarte, 2006, pp. 325-356).

MAPA 1 - Puertos de armamento de corsarios en Galicia, 1739-1748



La costa portuguesa, particularmente la zona norte, era bien conocida por los pataches y pinazas que tenían su base en las Rías Baixas. Hacia allí se dirigían regularmente cargados de sardina salada, producto básico de este cabotaje que tuvo en Vigo y en Oporto las bases fundamentales (Meijide Pardo, 1973, pp. 803-823; Oliveira y García Lombardero, 1979, pp. 134-147; Carmona Badía, 1989, pp. 216-226.)¹. Para los principales interesados en el mismo la guerra fue una oportunidad de negocio gracias a la obtención de licencias para corsear y al provecho que sacaron a su conocimiento de las rutas habituales de los buques ingleses que se dirigían hacia Portugal. Por lo común, los corsarios gallegos actuaron «sobre» la costa de este reino, mero-deándola. Las patentes determinaban el objetivo (contra la nación británica) y los escenarios (el litoral gallego y luso, «sin exceder de 30 a 40 leguas») pero no el rumbo («el que permitan los tiempos»)².

¹ De un total de 229 contratos de préstamo a riesgo marítimo protocolizados por el escribano vigués Juan Antonio Blanco entre 1727 y 1765, más de la mitad correspondieron a fletes con destino a Portugal (a Viana do Castelo, Valença do Minho y Oporto, particularmente).

² En la letra de las patentes a veces la geografía de la actividad se expresó en otros términos: desde el cabo de Finisterre hasta el de San Vicente o hasta la bahía de Cádiz. Varios ejemplos para 1743 en AGS, SMA, 533.

En los diarios de navegación sus capitanes esbozan las derrotas que, marcadas por las condiciones meteorológicas, se iniciaban con la izada de velas al alba, o muy temprano, en ocasiones después de oír misa y ser bendecidos. Comenzaba la búsqueda de posibles presas que, por lo general, se cobraban sin mediar combate y sin daños a los pocos días de la partida del puerto base, a un máximo de 20 leguas de la costa portuguesa y casi siempre al norte de Lisboa. Aunque está documentada la práctica de fondear en las proximidades de Oporto para ir tras los mercantes enemigos que de allí partían, nueve de cada diez de esos mercantes fueron capturados relativamente cerca de su destino portugués, antes de arribar procedentes de Londres, Porstmouth, Exeter, Dartmouth, Cork, Waterford y otros puertos británicos o norteamericanos (las Carolinas y Terranova).

Comercialmente hablando, durante la primera mitad del siglo XVIII el sur fue la zona más dinámica del litoral gallego, evidenciándose un retroceso en términos geopolíticos de A Coruña, a causa, entre otras razones, de la elección de Ferrol como capital de uno de los tres departamentos navales de la Armada. En la década de 1740 la actividad en los muelles de la ciudad fue pobre, totalmente insignificante con respecto a las magnitudes que alcanzará luego, a partir de 1765, toda vez que su puerto pase a monopolizar y después a centralizar el tráfico marítimo entre Galicia y América. Será a finales de siglo y durante las guerras napoleónicas cuando parte del capital acumulado por estos negocios con Ultramar se invierta en la habilitación de decenas de corsarios que tendrán su centro logístico en A Coruña. Para entonces, Vigo será también un escenario capital en esta actividad, al funcionar como puerto base de un buen número de corsarios gallegos y franceses, estos últimos, en general, con una mayor capacidad depredadora, tal y como evidencia el tamaño y valor de sus presas (Meijide Pardo, 1984, pp. 11-16; Zabala, 1986, pp. 295-296; Alonso Álvarez, 1986, pp. 72-85, pp. 160-172, pp. 209-235; ID., 1991; González Fernández, 1998, pp. 150-158; Dubert García, 2008, pp. 220-230; ID., 2009, pp. 384-386).

Los dos únicos corsarios armados en A Coruña durante la Guerra de la Oreja de Jenkins no parece que tuviesen demasiado éxito en sus campañas, pero gracias a la seguridad que otorgaba la presencia en la ciudad de un cuerpo militar permanente, hasta ese puerto fueron conducidas algunas presas de barcos armados fuera de Galicia. Hablamos de menos de la mitad de no más de una veintena de buques enemigos capturados a pocas millas de la costa noroccidental de la Península Ibérica, los cuales serían subastados en Galicia ante el riesgo y el coste que suponía conducir el botín a las bases de origen, casi siempre en Guipúzcoa o Vizcaya³.

³ En 1742, un mínimo de 10 presas de corsarios vascos fueron conducidas a puertos gallegos: una a Corme, tres a Coruña y seis a Ribadeo. AGS, SMA, 532. En la *Gazeta* se registran otros casos. <https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>

Pocos fueron los corsarios ingleses que operaron en las proximidades del litoral gallego en comparación con la intensa actividad que desplegaron en las aguas del Canal y del Caribe, pero algunos se hicieron notar, si bien con menos frecuencia que los barcos de la *Navy*. Éstos lograron alguna represa y bombardearon, con poca o ninguna respuesta, diversas localidades de Galicia, poniendo de manifiesto así la pésima defensa costera de este reino (Saavedra Vázquez, 2012, pp. 109-119; Soraluze Blond, 1985, pp. 115-118). Ni siquiera Vigo se libró de ser castigada durante horas por la artillería de un navío de guerra británico el 22 de enero de 1743, con la pobre oposición de «cinco cañones y poca gente». Ocho años más tarde se proyectaría, sin frutos, el establecimiento de fuertes en varios puntos estratégicos de la costa que funcionasen como puertos refugio en circunstancias bélicas y el establecimiento de una milicia marítima que rotaría como guarnición defensiva en dichos enclaves. El objetivo era evitar sucesos lamentables para la honra de la Corona como los ocurridos durante la Guerra del Asiento, cuando «... una o dos fragatillas ynglesas de poca consideración, entraban con libertad en las rías y [se] llevaban de los puertos las embarcaciones y aun a nuestros mismos corsarios y presas que [éstos] avían conducido a ellos...»⁴.

Los combates entre corsarios gallegos y mercantes británicos presentaron una baja intensidad tanto por la notoria inferioridad de la tripulación y de la capacidad artillera de los segundos con respecto a los primeros, como por el interés en causar las menores pérdidas posibles a la presa, para no depreciarla. Hubo abordajes y enfrentamientos cuerpo a cuerpo con armas blancas y pólvora, los cuales se saldaron con heridos de bala y sable en ambos bandos, pero las víctimas mortales, que en algún caso han podido ser identificadas en las partidas parroquiales de defunción, fueron escasas⁵.

Por el contrario, frente a los navíos de guerra enemigos o a los temidos y bien artillados *privateers*, los corsarios gallegos se comportaron por regla general a la defensiva, huyendo para protegerse cuanto antes en un puerto nacional o, como mal

⁴ Archivo Histórico Diocesano de Tui (en adelante AHDT), *Libros de difuntos de la Colegiata de Vigo, 1704-1750*, fol. 148r. La presencia de buques enemigos rondando los puertos gallegos fue bastante habitual a juzgar por las noticias de los subdelegados de Marina y de los propios testimonios de los corsarios. AGS, SMA, 378. *Pontevedra*, 8/11/1751.

⁵ En junio de 1748 se enfrentaron a cañonazos durante dos horas la fragata inglesa *La Sara*, de 200 toneladas, tripulada por 20 hombres y armada con 12 cañones, contra el corsario *La Reina de los Ángeles y San Pedro*, de 60 toneladas, capitaneado por Pedro de Ges, dotado con un centenar de hombres, 4 cañones y 24 pedreros. AGS, SMA, 537. *Freire a Ensenada, A Graña*, 18/06/1748. Esta acción del corso gallego fue excepcional porque el mercante pudo plantar batalla y también por la latitud en la que tuvo lugar, muy alejada de la costa: a 150 leguas del cabo de Finisterre. Ejemplos de registros de víctimas mortales por acción corsaria en Archivo Histórico Diocesano de Santiago (en adelante AHDS), *Fondo Parroquial de San Martiño de Sobrán, Libros Sacramentales*, nº 5, fol. 72r-72v; AHDT, *Libro de difuntos de Baiona, 1711-1783*, fol. 90v.

menor, bajo la batería de alguna fortaleza portuguesa. Pero no siempre pudieron escapar. Sin ir más lejos, a principios de 1743 cayó en manos británicas la balandra *Nuestra Señora del Rosario*, y con ella su tripulación, varios de cuyos miembros sufrieron pena de prisión en Plymouth. Igualmente, el año anterior había sido capturado el capitán Rodríguez Vellerino y un puñado de sus hombres, mientras que en 1746 corría la misma suerte el jabeque *Nuestra Señora del Valle* comandado por Vicente Caballero⁶. Todos ellos pasaron a formar parte del botín humano cobrado por los buques de las diferentes flotas georgianas a pocas millas de las costas de Galicia y Portugal, donde el corso magrebí desempeñaría un papel muy secundario en comparación con el jugado en el Mediterráneo occidental. Los prisioneros españoles de los británicos, todavía pendientes de contabilizar, coincidieron en las cárceles con miles de franceses, de los cuales, más de la mitad eran miembros del equipaje de corsarios (Fé Cantó, 2015, pp. 44-46; Le Goff, 1998, p. 130).

Al parecer, para la suerte del mencionado capitán Caballero y su tripulación fue fatal que en Vila do Conde, en cuya rada había buscado refugio, se les negase socorro. En el catálogo de supuestos agravios de las autoridades lusas a los corsarios españoles figura la exigencia de derechos portuarios y el pago por auxilio con fuego de cañón. E incluso, alguna vez, éstos fueron ofendidos por ellas de palabra y obra. Eso al menos fue lo que denunció el donostiarra Juan Bautista Solie, quien en marzo de 1741 había fondeado bajo el castillo de Viana. Tras ser sometido a interrogatorio por los mandos de la plaza bajo la acusación de ser un ladrón de mar y un falso cristiano —según dichos mandos, la cruz de la bandera española que ondeaba en su barco sería «el aspa que le ponían a los judíos en la ciudad de Coimbra»—, y ante la amenaza de ser apedreados por una chusma de muchachos instigados por el juez de sisas y otros ministros de la villa, Solie y sus hombres optaron por izar velas en plena noche y partir en el curso de una tormenta⁷.

Ante el fundado cuestionamiento de la «neutralidad» lusa, los armadores gallegos incluyeron entre las cláusulas de los contratos de tripulación la obligación de que se les notificase con urgencia la arribada a un puerto extranjero y «... siendo Portugal no desamparán la presa hasta que se tomen por los armadores las debidas providencias

⁶ El resumen de uno de los contados combates victoriosos entre corsarios favorable a los gallegos en AGS, SMA, 533. Diario de navegación (31/12/1742-06/01/1743). Según un cómputo de las autoridades de Marina de septiembre de 1739 a mayo de 1741 arribaron a puertos del departamento de Ferrol un mínimo de 118 presas. Sólo 8 mercantes británicos fueron conducidos a puertos portugueses como botín, la mayoría de los cuales habiendo sido capturados al sur de Peniche por corsarios gaditanos. No se aportan cifras de presas de corsarios armados en Vizcaya. AGS, SMA, 533. Ejemplos de rendiciones de corsarios gallegos en AHPP, *Protocolos*, leg. 2.886 (4), fols. 22r-22v; leg. 2.886 (5), Fols. 21r-21v.

⁷ AGS, SMA, 532. *Perez Goibur a Freire. Baiona*, 19/03/1742; *Noticias de las vexaciones y agravios...* Auto del subdelegado de A Guarda y declaraciones de testigos.

para su mayor seguridad...». El conglomerado de intereses económicos generados directamente, o derivados del *informal colonialism* inglés sancionado en el tratado de Methuen, nos ayuda a entender los posicionamientos probritánicos del vecino país, los cuales motivaron las quejas del propio embajador de Felipe V en Lisboa. En mayo de 1741, Jorge Macazaga informaba a Ensenada en estos términos: «... la osadía de los ingleses es tal que, sin ninguna atención a las fortalezas deste reyno, cometen muchas insolencias; pero no las extraño quanto todo se les sufre y disimula...» (González Fernández, 1998/99, pp. 36-39; Otero Lana, 2012, pp. 482-483)⁸.

2. Armadores y capitanes

La práctica totalidad de los comerciantes establecidos en Vigo o en las parroquias limítrofes de Teis y Bouzas invirtieron en el corso durante este período. Entre estos armadores figuran miembros de la hidalguía gallega, como don Diego de Soto, el indiano don Alejandro Ozores de Nájera (uno de los pocos hombres de negocios vigueses fundadores de tardíos mayorazgos), y don Marco Antonio Parceroy y Lira, regidor perpetuo del concejo de la primera villa citada. Ahora bien, en Vigo, los comerciantes de origen foráneo tuvieron más protagonismo que las elites autóctonas en las empresas corsarias. Especialmente los asturianos que, junto con los vicecónsules de naciones extranjeras, fueron los principales integrantes de la que se ha dado en llamar primera generación de la burguesía comercial viguesa del siglo XVIII. Entre los muchos mercaderes de grosura de origen asturiano con lonja abierta en las localidades gallegas, particularmente en las de las Rías Baixas, se encuentran como armadores de corso don Francisco de la Busta y don José Menéndez Villar (Carmona Badía, 1989, pp. 221-225; Barreiro Mallón, 1996, pp. 279-1.282; González Fernández, 1990-1991; González Fernández y Tizón Rodríguez, 2003, pp. 61-92; *Id.*, 2004, pp. 81-117).

Menéndez Villar participó en 1743 en el armamento de la vasca *La Esperanza*; y años antes había invertido parte de su capital en la habilitación para el corso de otra más, *La Buenaventura*, *San Antonio* y *Ánimas*, teniendo entre sus socios al vallisoletano don Mateo Linares, propietario a su vez de una fragata de 100 toneladas empleada en el transporte de maderas al arsenal de Ferrol. El tal Linares, con asiento en el consistorio de la villa, armó al mismo tiempo el citado corsario y el jabeque *Nuestra Señora de la Esclavitud*, gozando de la ventaja de ser yerno de don Manuel Rodríguez Vellerino, subdelegado de Marina de Vigo, a quien llegó a sustituir

⁸ AGS, SMA, 532. *Macazaga a Ensenada. Lisboa*, 23/05/1741. Cuatro conflictos entre corsarios gallegos y autoridades portuguesas entre febrero de 1740 y diciembre de 1741, generaron un expediente en el negociado de la Secretaría de Marina.

interinamente en 1747, sin incurrir por ello en incompatibilidad con sus actividades en curso (Vázquez Lijó, 2007, pp. 178-206; ID., 2009, pp. 335-344)⁹.

Las armamentos participados fueron comunes, mucho más comunes quizás de lo que indica la tabla del anexo, pues cruzando fuentes de archivo se ha podido constatar que con frecuencia el tomador de la patente contaba con socios en su empresa corsaria de los que luego no hay mención en la solicitud del preceptivo permiso de Su Majestad, aunque en cambio sí constan como fiadores y/o «comisionistas» a la hora de contratar tripulaciones, vender las presas capturadas o defender ante tribunales el derecho a beneficiarlas. Amén de que los roles de unos y otros mudaron ante las sustituciones de patentes autorizadas a causa de la indisposición del titular, o por «otras justas causas», al objeto de evitar que se malograsen estas inversiones privadas contra el comercio del enemigo¹⁰.

Mención aparte merecen los armadores extranjeros, más en concreto los franceses, que también tuvieron un papel destacado en el curso con base en Cartagena. Su asentamiento en Vigo tendría que ver con la apertura de este puerto al tráfico internacional en 1717, motivando en 1742 el fin de esta habilitación una reorientación hacia el curso de los capitales invertidos en el comercio con puertos extranjeros, o en la llamada compañía del «buçeo de Rande»¹¹. El comerciante galo con mayor peso en el curso gallego fue don Pedro Tournelle. Precisamente, en 1742 parece haberse iniciado en este negocio como comisionista de la goleta *Nuestra Señora de la Esclavitud*, que rindió varios mercantes ingleses bajo el mando de compatriotas suyos. En el trienio 1746-1748 armó un mínimo de cuatro corsarios, además de contar con una patente con bandera francesa. Otro personaje de esta nacionalidad es don Francisco Silvi, quien armó y comandó el corsario de Vigo de mayor tamaño, la balandra *Nuestra Señora de la Humildad*, de 120 toneladas. Sin embargo, hubo bastantes capitanes gallegos que lograron más capturas que él gracias al empleo de barcos más pequeños, si bien muy operativos y adaptados a un curso más costanero. Patrones que solían participar con capital en el armamento de los barcos a su

⁹ AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (7), fols. 33r-33v; leg. 2.097 (5), fols. 31r-31v; leg. 2.097 (9), fols. 55r-5v; leg. 2.886 (5), fols. 12r-12v, 23r-23v. El propio Rodríguez Vellerino prestó varios miles de reales «a riesgo de quilla y costado» durante este período para comerciar con sardina gallega hacia Portugal y para conducir casca de pino desde puertos levantinos para la protección de los aparejos de pesca. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (9), fols. 8r-8v; leg. 2.097 (1), fols. 17r-17v.; leg. 2.097 (2), fols. 27r-28v. Posteriormente, en el artículo 18 de la ordenanza de matrículas de 1751 se prohibió expresamente a dichos ministros tales negocios y en general la participación en actividades en las que eran competentes, ejecutiva y judicialmente en primera instancia.

¹⁰ AHPP, *Protocolos*, leg. 2.886 (1), fols. 31r-32v; leg. 2.886 (2), 75r-75v, 85r-86v.

¹¹ En 1742 dicha compañía, dirigida por don Diego Goubert, pagó derechos aduaneros por lo extraído del pecio que fue valorado en 10.289 reales. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (10), fols. 9r-9v; leg. 2.096 (12), fols. 6r-6v.

mando y, más rara vez, en los de otros. En Vigo este doble papel fue asumido, con intermitencias, por individuos como Juan Fernández del Villar, Juan de Cores, *el Mozo*, Salvador de Barros, Bernardo Rodríguez Vellerino y Francisco Tasorel; mientras que en Baiona sobresalió Francisco Barrera. (Meijide Pardo, 1980, pp. 285-286, 317; González Fernández y Tizón Rodríguez, 2003, pp. 87-88; Maestre de San Juan Pelegrín y Montojo Montojo, 2002, pp. 273-280).

Lo común a todos estos capitanes gallegos fue su condición de miembros de los estratos superiores de los matriculados de mar. Se identificaban así mismos como directivos de sus respectivas asociaciones profesionales y se caracterizaban por tener en propiedad una embarcación de tráfico, y/o una o varias lanchas de pesca, y también, con frecuencia, por poseer pequeños locales para salar sardina¹². En el comercio de este producto con Portugal invirtieron parte del capital acumulado en el corso, lo que contribuyó a acentuar los desequilibrios socio-económicos existentes dentro de los gremios de mar, patentes ya al término de la Guerra del Asiento. Personajes como Martín Pequeño, Lucas Constantino y Juan de Cores, *el Mozo*, llegarían a prestar varios miles de reales a «riesgo de quilla y costado», a un interés de en torno al 10%, a maestros y compañeros de chalupas, pataches y pinazas de su misma vecindad que negociaban con sardina. En la década de 1730, varios de ellos se ganaban la vida como maestros en esas mismas pequeñas embarcaciones de comercio, y finalizada la contienda volverían a dedicarse al cabotaje, con frecuencia financiados por armadores que a su vez habían invertido en el corso¹³. De esta actividad obtuvieron un desigual provecho económico, el cual variaba en función de las presas rendidas, sin que en ningún caso los beneficios obtenidos por esta vía diesen lugar en Galicia a vertiginosos ascensos sociales, tales como por ejemplo el vivido por algún humilde mareante mallorquín durante la segunda mitad del siglo XVII, o por el armador guipuzcoano Agustín de Diustegui, honrado en su día con un hábito de Santiago (López Nadal, 2009; Otero Lana, 2006, pp. 208-209).

A tenor de las declaraciones de riqueza y patrimonio de estos capitanes contenidas en los libros reales de legos del Catastro de Ensenada de Vigo y Baiona, no

¹² Bernardo Rodríguez Vellerino, hermano del subdelegado de Marina de Vigo, desempeñaba en 1738 el cargo de procurador general del gremio de mar de dicho puerto. Por entonces era dueño y maestro de una embarcación dedicada al tráfico con Andalucía y Portugal. A finales de 1741 logró patente de corso para la gabarra *Nuestra Señora del Carmen*. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (3), fols. 3r-3v; leg. 2.096 (4), fol. 2v.

¹³ Como muestra, en 1737 Bernardo Rodríguez Vellerino, al mando de su barca *Santo Cristo de Finisterre* y *Nuestra Señora de la Barca*, hizo viaje a Andalucía. Entre sus compañeros de a bordo, figura Francisco Tasorel. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (3), fols. 3r-3v. En 1749 Tournelle prestó dinero para comerciar por mar a Lucas Constantino y a Cristóbal Madera, que meses antes habían actuado como capitanes corsarios. Otros ejemplos en AHPP, *Protocolos*, leg. 2.098 (2).

resulta fácil dilucidar cuál habría sido su protagonismo en la economía marítima de sus respectivas villas unos años antes gracias al corso. Sabemos que en el arranque de la década de 1750, Francisco Tasorel, Martín Pequeño y Lucas Constantino figuran en la primera de esas villas como propietarios de varias casas y un puñado de parcelas de labradío, huerta o parra, por las cuales pagaban rentas forales. No poseían barco, que sí tenía en cambio Martín Pequeño (un patache de 25 toneladas)¹⁴. Del barrio vigués de la Ribera fue vecino Juan Fernández del Villar, cuya condición de dueño de una goleta de 12 toneladas para el cabotaje y de dos embarcaciones pesqueras lo situaba en los niveles superiores del gremio de mar de su villa natal¹⁵. La «utilidad» anual por el uso de estos tres barcos, estimada en 840 reales, estaba muy por debajo de los ingresos que le había reportado la práctica del corso como armador y capitán.

Al mando de un barco corsario solía accederse, habitualmente, después de haber servido en él como teniente del capitán. Por ejemplo, Lucas Constantino lo fue de Louis Olivier, Martín Pequeño de Juan Fernández del Villar, y éste de Juan de Cores¹⁶. No obstante, a causa de los avatares que al final de la contienda padeció la oferta laboral en este sector, muchos hombres de mar, como Salvador de Barros, se vieron obligados a emplearse al término de la misma en otros barcos como segundos de a bordo o como pilotos luego de haber comandado buques corsarios.

En general, y debido a una serie de variados factores (la competencia náutica, el riesgo asumido, la potencia artillera, el número de campañas acumuladas...), los logros obtenidos por estos patrones gallegos en el corso, medidos en número de presas, fueron muy desiguales. De un total de 37 capitanes de corsarios, ocho de ellos se hicieron con un total de 97 barcos, es decir, el 56,4% de las 173 capturas realizadas durante la guerra del Asiento que han podido ser documentadas (tabla 1)¹⁷.

¹⁴ En su testamento, Martín Pequeño dice ser patrón de embarcación mayor, vecino del barrio vigués del Caramuxo, próximo al Campo de las Redes. Entre los bienes gananciales de su primer matrimonio se cuentan dos casas. En segundas nupcias adquirió una casa alta, con sobrado, en el barrio de la Falperra y 2,5 ferrados de sembradura en la fértil comarca del Morrazo. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.458 (3), fols. 44r-46v.

¹⁵ Una lancha de setenta quintales de carga y un pequeño bote de 15 quintales. AHPP, *Catastro de Ensenada, Real de Legos de la villa de Vigo*, L-736. Fols. 205-206r, 221r, 339r-341v, 420r-421r, 425r, 504r-505r. El capitán corsario Francisco Barreira (Barrera), vecino de Baiona, figura en el libro personal de legos de dicha villa como uno de los dos matriculados «sin ejercicio» (diferenciados de los pescadores). De 54 años de edad, casado y con dos hijos mayores bajo su mismo techo, contaba con el servicio de una criada. Probablemente se trate de Francisco Barreiro (sic) poseedor de dos viviendas en Baiona, de una en Vigo, y de un barco de pesca de 3 bancos y 46 quintales de porte. AHPP, *Catastro de Ensenada, Libros Real y Personal de Legos de la villa de Baiona*.

¹⁶ AGS, *SMA*, 532. *Baiona*, 15/04/1741. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (12), 1r-1v; leg. 2.885 (10), fols. 21r-22r; leg. 2.886 (2), fols. 75r-75v, 121r-122r; leg. 2.886 (4), fols. 48r-49r.

¹⁷ Es probable que Antolín José de Juana no siempre actuase de capitán y alguno de las tres capturas que se le asignan las condujese a puerto en su condición de cabo de presa.

Tabla 1. Clasificación de corsarios por número de presas

Capitanes	1739	1740	1741	1742	1743	1744	1745	1746	1747	1748	Total
Juan Fernández del Villar				4	3	4	2		2		15
D. Louis Olivier				10	4	1					15
Pedro de Ges							4,5	2		7	13,5
Olivie Colan					6	5	2				13
Lucas Constantino				4	2			1	4		11
Francisco Barrera		3	3	1	4						11
Francisco Tasorel	0,5							2	5	2	9,5
Martín Pequeño					2	2	2	1	1	1	9
Salvador de Barros				1	4		1	1			7
Jácome Granel						1	2	1		2	6
Miguel de Román						4	1,5				5,5
D. Pedro Roubier				5							5
Mateo Pereira				1	2	1	1				5
Domingo de Sosa								3	2		5
Juan Francisco Chevalier						2	1				3
D. Pedro (Esteban) Dubroca						3					3
Miguel M. Santos Cambroner		1	1	1							3
Miguel de Oliveira				2						1	3
Antolín José de Juana					1	2					3
D. Francisco Silvi					2						2
Pedro Fernández							1		1		2
Jácome Buenjuan							2				2
Andrés Barrera						1	1				2
Vicente Caballero										2	2
Juan de Cores			1					1			2
Carlos Esteban MacCarthy								1	1		2
Lorenzo Hervin					1	1					2
Tomás de España					1	1					2
Jácome Canese	1,5										1,5
Jerónimo Viguet			1								1
Antonio Lucas					1						1
Cristóbal Madera				1							1
Pedro Fernández						1	1				1
D. Domingo Fernández Cotarelo						1					1
Cayetano Blanco Casariego						1					1
Manuel Tasorel									1		1
Total	2	4	6	30	33	31	22	13	17	15	173

Fuente: Elaboración propia con base en AGS, SMA, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537; AHPP, *Protocolos*, legajos 2.886 (3), 2.886 (4), 2.886 (5), 2.886 (6), 2.887 (1), 2.096 (7), 2.096 (12), 2.097 (1), 2.097 (2), 2.097 (4), 2.097 (8).

A estos maestros de pinazas y pataches, que en más de un caso carecían de la más elemental formación letrada, no les faltó espíritu emprendedor ni cierto sentido del negocio, arriesgando su vida y, en ocasiones, parte de su hacienda, en campañas corsarias. Mientras la mayoría de sus compañeros mareantes continuaron compaginando las actividades pesqueras y el tráfico costanero, el analfabeto Francisco Tasorel corseó tempranamente y durante todo el conflicto bélico. Compró una vasca de 20 toneladas a un vecino del puerto pontevedrés de Marín, comenzando a hostigar los

intereses de la *Pérfida Albión* en 1739, al parecer por cuenta propia, sin socios. Cinco años más tarde se convino por tercias partes con el citado don Pedro Tournelle y con don Mateo Mayores para armar una embarcación corsaria. Entre 1747 y 1748 rindió al menos seis mercantes. Por aquel entonces, un familiar suyo, Manuel Tasorel, capitaneaba *La Gallarda*, cuando quien se llevaba la palma en el negocio era Pedro de Ges¹⁸, quien volvería a comandar un corsario a principios de la década de 1760, probablemente en competencia con Vicente Caballero. En 1748 este último, un patrón vigués, era capitán de la vasca *San Salvador y Ánimas*, y terminada la contienda se empleó de nuevo en el cabotaje. El mencionado Caballero, que poseyó una octava parte del barco *La Reina de los Ángeles* (de unas 70 toneladas) en copropiedad con don Pedro Tournelle (7/8 partes), era dueño y patrón en 1759 de un bergantín matriculado en Vigo, en cuyo barrio mariner de la Comboa tenía su domicilio. En marzo de 1780 hizo testamento «... recelando de la muerte [...] maiormente ahora que con motivo de la presente guerra con la Inglaterra voy armado en corso contra ella...» como capitán del barco *Nuestra Señora del Buen Aire*¹⁹.

Los patrones gallegos de cabotaje fueron una amplia mayoría entre los capitanes de barcos corsarios armados en la provincia marítima de Pontevedra. Sin embargo, varias de estas naves estuvieron comandadas por extranjeros. A Jácome Canese, alias *Bigotillo*, se le suponía un origen genovés. Activo en 1739 en la costa de Galicia y Portugal, cambiaría completamente de rumbo al año siguiente, pasando a operar en las Canarias, tal y como documenta Otero Lana (2009, pp. 121-123)²⁰. Mayor presencia tuvieron en cambio algunos franceses, como por ejemplo Pedro Roubier, el ya citado don Francisco Silvi, Olivie Colan, que contó con al menos 13 presas en su haber, y don Louis Olivier, que se cobró como mínimo 15 en el trienio 1742-1744, antes de ser capturado por los ingleses²¹.

Las relaciones entre estos corsarios no estuvieron determinadas por una permanente competencia. Así, capitanes que se disputaban en una campaña la carrera de las presas, en otra se embarcaban juntos, y con cierta frecuencia encontraremos

¹⁸ Capturó a un mínimo de 7 mercantes ingleses en 1748. Justo el día antes de firmarse la paz en Aquisgrán que ponía fin a la Guerra del Asiento, Ges adquirió de unos matriculados de Sanxenxo el patache *Nuestra Señora del Socorro y San Antonio* (16 toneladas). Pagó por él 8.300 reales al contado y en moneda de plata. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (5), fols. 42r-42v; leg. 2.096 (12), fols. 102r-102v. AGS, *SMA*, 540. *Esteiro*, 28/04/1762.

¹⁹ AHPP, *Protocolos*, leg. 2456 (4), fols. 40r-42v.

²⁰ AGS, *SMA*, 535. *Freire a Ensenada. A Coruña*, 18/03/1744.

²¹ Un Pedro Robiero, natural y casado en Marsella, falleció en Vigo el 7 de mayo de 1746. AHPT, *Fondo parroquial de la Colegiata de Vigo, Libro de difuntos (1704-1750)*, fols. 183v-184r. También es muy posible que fuesen franceses Juan Francisco Chevalier y don Pedro (Esteban) Dubrocal, activos en el bienio 1744-45. AGS, *SMA*, 535. Agradecemos a Carlos Turmo, casado con una descendiente del corsario Louis Olivier, los datos que nos ha facilitado sobre éste último.

a armadores apoderando a otros de su misma condición en la venta de buques y cargamentos apresados. Los miembros del cuerpo consular, que actuaban como una especie de bisagra en el comercio marítimo, fuese este legal o de contrabando, también participaron en esta actividad. Su implicación directa, por su cuenta y riesgo, en el tráfico operado en Vigo durante la década de 1740 se nos antoja limitada en comparación con la que sería la realidad económica de este puerto a finales del siglo XVIII y principios del XIX (González Fernández, 1998, pp. 150-158; Dubert García, 2009, pp. 384-386)²². Fueron apoderados y gestores económicos (cobranza de letras, control de fletes,...) de comerciantes extranjeros y, más que nada, agentes encubiertos de los armadores de los buques apresados, concurriendo a su subasta y comprándolos en su nombre bajo el subterfugio de que eran para mercaderes portugueses²³. Por otra parte, estos cónsules también actuaron como intérpretes para los subdelegados de Marina, quienes recurrían a ellos a la hora de tomar declaración a los capitanes y a las tripulaciones de los mercantes apresados. El dominio del inglés pesó a la hora de que Carlos MacCarthy (Macarti), antes de servir como capitán corsario, lograra hacerse con el empleo de escribano de la galeota *Nuestra Señora del Pilar*, armada en 1742 en Marín. Fue en esa villa donde este bilbaíno de origen irlandés sirvió como vicecónsul de Gran Bretaña y Suecia, y donde pretendió establecer, sin éxito, una empresa pesquera de pequeños cetáceos antes de terminar sus días como cónsul en el puerto danés de Elsinor (Bartolomei, 2013, pp. 247-258; Vázquez Lijó, 2002, p. 414; Ozanam, 1998, p. 332).

Quien contrató a Carlos Macarti fue don Miguel Manuel Santos Cambronero, un corsario con ciertas notas singulares a juzgar por sus diarios, donde relata, por ejemplo, su novelesca estancia en Oporto como espía. Aunque se le menciona repetidamente como vecino de Marín, la ausencia del más mínimo rastro suyo, y de cualquier otro individuo con su segundo apellido, en los libros sacramentales de esa localidad nos lleva a pensar en un más que probable origen foráneo. Santos Cambronero proyectó de sí mismo una imagen hiperbólica de heroicidad que eclipsaba a todo ser de este mundo, incluso las míticas hazañas de Hércules. Así, se retrató en letras de molde para perpetuar su memoria como «honra de toda Galicia, corsario digno que en las láminas finas esculpan su nombre agosto» en un romance impreso

²² AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (12), fols. 1r-1v; leg. 2.886 (1), fols. 63r-64v. En 1762 se concedió patente al comerciante de origen foráneo don Andrés Bacette, para armar en corso en Vigo el bergantín *Nuestra Señora del Pilar*. Sus pasadas actividades contra el comercio de Gran Bretaña no le impidieron ocupar pocos años después el viceconsulado de dicha nación. AGS, *SMA*, 540. *Esteiro*, 20/11/1762.

²³ Esta labor fue llevada a cabo por don Guillermo Giralдино, vicecónsul de Holanda y Gran Bretaña en Vigo, y por su heredero (y probable sucesor en dicha plaza), el citado don Andrés Bacette. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (10), fols. 9r-9v; leg. 2.096 (12), fols. 16r-16v; leg. 2.886 (6), fols. 90r-90v; leg. 2.887 (1), fols. 10r-10v.

en Sevilla en 1742, el cual versa sobre su supuestamente decisiva intervención en defensa de las villas de Sanxenxo y Portonovo amenazadas el 11 de julio de ese año por el enemigo (Aguilar Piñal, 1999, p. 562). Esta autopropaganda pudo ayudarle a conseguir que la Secretaría de Marina respaldase su arriesgado plan de ofensiva contra poblaciones de la costa británica «quemando y saqueando los lugares o casas que mejor pueda». A disposición de Santos Cambronero —que puenteó al Intendente Freire, comunicándose directamente con el ministro Campillo— se puso el paquebote *Real Mercurio* adscrito al arsenal de A Graña, donde, por cuenta de la Armada fue pertrechado, artillado y dotado de piloto y pilotín, corriendo el capitán sólo con el gasto de los víveres y la contratación de la tripulación. El proyectado ataque a la costa británica fracasó, perdiéndose el rastro de este corsario en la primavera de 1743 (Otero Lana, 2004, pp. 79, 90)²⁴.

3. La flota corsaria: barcos y tripulaciones

En general, el tamaño de los barcos corsarios armados en Galicia fue inferior al de la heterogénea flota vizcaína y guipuzcoana dedicada a la misma actividad durante el conflicto bélico en cuestión. Mayores fueron también los *bâtiments corsaires*, particularmente los de Saint- Malo y Bayona, y los *privateers* británicos, cuyo arqueo medio, algo superior al de los franceses en su conjunto pero con notables contrastes regionales, alcanzó las 235 toneladas (Otero Lana, 2004, pp. 149-154; Villiers, 1991, pp. 316-321; Starkey, 1990, 121-126). Que los gallegos practicasen un corso costanero sin necesidad de grandes fragatas y las limitaciones infraestructurales del comercio de cabotaje al que estaban estrechamente vinculados los principales actores de esta actividad marítima son cuestiones a considerar. De las 41 embarcaciones de las que contamos con su arqueo aproximado, sólo 6 superan las 50 toneladas (véase anexo final)²⁵. En los extremos de la tabla están las supuestas 120 toneladas de la balandra *Nuestra Señora de la Humildad*, toda una *rara avis*, y las 12 toneladas de la galeota *Nuestra Señora del Pilar*, *San Antonio* y *Ánimas*. Lo cierto es que la clase de

²⁴ AHDS, *Fondo Parroquial de San Xulián y Sta. María de Marín. Libros Sacramentales*, nº 6, 7, 8, 22 y 23. *Nueva relación y curioso romance en que se da quenta y declara la feliz victoria que consiguió contra los ingleses un corsario español llamado Don Miguel Santos Cambronero en dos lugares de la costa de Galicia...* [2 hojas]. Sevilla, Diego López de Haro, 1742. Este impreso es una auténtica rareza. El ejemplar consultado pertenece a los fondos de la Biblioteca Colombina de Sevilla. AGS, SMA, 534. *Santos Cambronero a Campillo, Pontevedra, 20/08/1742, 05/11/1742. Freire a Campillo, A Graña, 01/09/1742.*

²⁵ Los cálculos de arqueo medio obtenidos de las fuentes documentales referidas al corso deben usarse con reservas debido a la inexactitud de los datos sobre tonelaje (la expresión “más o menos” es habitual) y a algunos errores manifiestos.

barco más común en el corso gallego parece haber sido la *vasca*, identificada como una chalupa, con un arqueo medio entre las 20 y 30 toneladas. El predominio de este barco, típico del Cantábrico e impropio del cabotaje de las Rías Baixas, habría tenido que ver sin duda con la escasa oferta de embarcaciones corsarias por parte de las carpinterías de ribera activas en Galicia, cuya producción tuvo un marcado carácter pesquero (Odriozola Oyarbide, 1997, pp. 103-104; Vázquez Lijó, 2010).

Por esta razón, aunque no todos los contratos de fabricación de barcos «mayores» se formalizaron ante un escribano público, no resulta extraño que entre los cientos de escrituras notariales consultadas sólo hayamos encontrado documentada la construcción *ex novo* de un barco falcado para corsear. Con una eslora aproximada de 10 metros, fue obra del maestro carpintero Bernardo Antonio Amigo para la sociedad formada por el capitán Olivier y dos comerciantes foráneos, el manchego don José Sánchez Berenguillo y don Santiago Martín de Benito, natural del arzobispado de Toledo. En noviembre de 1743 Bernardo Antonio Amigo, que también tuvo pequeños negocios corsarios, se obligaba a construir en la ribera viguesa de la Comboa un navío con cubierta de crujía, «... con sus dispensas, caxones de armas y su cámara, con doze tragantes de pasamuros, sus dos portinolas de cañón a la proa ...» por el precio, incluida la mano de obra y los materiales, de 10.500 reales²⁶.

Con la salvedad del *Real Mercurio*, cedido por la Corona, los armadores del corso gallego acudieron para proveerse al amplio mercado de barcos de segunda mano. Poco se parecían en esto a sus homólogos de Bayona y de otros puertos galos dotados de bastimentos nuevos para la venta, obra en no pocos casos de ingenieros de los reales arsenales (Villiers, 1991, pp. 322-324). Conforme a ello, Francisco de la Iglesia adquiría en 1747 la goleta *Nuestra Señora de Pastoriza, San Telmo y Ánimas*, alias *El Camello*, que en la campaña de 1744 había sido pertrechada y equipada por don Diego de Soto, y que tras la guerra prestaría servicios de cabotaje teniendo al timón al veterano Jácome Granel. En enero de ese año de 1744, el capitán gaditano don José de Torres vendía en Vigo el jabeque *Nuestra Señora de los Desamparados*, obligado, según su propio testimonio, por la fuga en masa de la tripulación. Este barco, típico del corso que se practicaba en el Estrecho y Baleares, pasó a ser propiedad de don Alejandro Ozores de Nájera por la cantidad de 17.250 reales, mientras que en 1746 a don Pedro Tournelle le era traspasado el «barco longo» *San Pedro* por el capitán donostiarra don Martín de Amezaga, decidido a regresar al País Vasco tras haber realizado varias campañas corsarias en las costas de Galicia y Portugal²⁷.

²⁶ Excepto el herraje de los aparejos y la estopa y brea para calafatearlo. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.097 (5), fols. 24r-24v; leg. 2.097 (2), fols. 27r-27v.

²⁷ AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096(5), fols. 42r-42v; leg. 2948 (2), fols. 135r-136r; leg. 2.886 (3), fols. 24r-25r, 32r-33r, 114r-114v; leg. 2.886 (5), fols. 41r-42r; leg. 2.886 (6), fols. 24r-25r. *Catastro de Ensenada*, L-737, 216r-216v.

Las armas de abordaje de estos barcos procedían en parte, probablemente, de sus propias presas. Solían llevar artillería ligera de escaso alcance, por lo general, un máximo de diez cañones de a tres y cuatro libras y un número similar o algo mayor de pedreros. El resto de las armas eran individuales, tanto de fuego (fusiles, trabucos, pistolas) como blancas (bracamartes, hachas, chafarotes...), que se repartían entre la tripulación. En principio, y en virtud de la adición de 30 de agosto de 1739 a la ordenanza de corso de 1718, los marineros debían ser matriculados²⁸. Pero pronto hubo de admitirse excepciones, ya que las masivas reclutas de la Armada redujeron sustancialmente el censo de mareantes que legalmente podían corsear: sólo en Galicia, pocos meses antes de la ruptura de las hostilidades con Inglaterra, se habían movilizado más de 1.900 marineros (Otero Lana, 2004, pp. 88-89; Vázquez Lijó, 2016b, pp. 117-118). En estas circunstancias, se dispuso que sólo una parte («alguna gente») de los tripulantes estuviese matriculada. En caso de incumplimiento de este requisito rebajado, podía negarse la patente, tal y como le ocurrió por ejemplo al armador de Baiona don Pedro Flores en julio de 1742. Por el contrario, el comerciante don Santiago de Benito pudo destinar al corso entre Viana y Oporto («20 leguas a la mar») la gabarra *Nuestra Señora del Carmen*, de 40 toneladas, la cual partió de Vigo con 74 hombres, de los que 16 eran matriculados²⁹. En general, los valores de ratio tonelada/tripulante analizados para la flota gallega en estas fechas son negativos, mientras que este cociente sí tiene un signo positivo entre los corsarios franceses e ingleses, cuya capacidad depredadora dependía mucho más de su potencia de fuego que del número de hombres a bordo.

No hay muchos datos referidos a la calidad y naturaleza de los miembros de la tripulación de los corsarios gallegos, pero puede afirmarse que la mayoría eran hombres de mar, registrados o no por las autoridades de Marina, y con vecindad en las bases corsarias gallegas o en sus proximidades. Hay que tener en cuenta, no obstante, la presencia entre ellos de foráneos nacionales, lo que parece ser fue habitual, a juzgar por los apellidos. José Camprodon, José Machi, Carlos Llensa y Miguel Carbonell, enrolados en 1741 en la gabarra *Nuestra Señora del Carmen*, eran muy probablemente catalanes o levantinos. La onomástica y los apodos de los integrantes del equipaje de corsarios con base logística en Galicia denotan un origen extranjero, sobre todo galo, siendo especialmente notable este componente en la citada balandra de don Francisco Silvi³⁰. Ahora bien, durante este período las tripulaciones de

²⁸ El ejemplar consultado de esta normativa en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=4777>

²⁹ AGS, SMA, 532. *A Graña*, 10/03/1742, 20/07/1742.

³⁰ AHPP, *Protocolos*, leg. 2.885 (10), fols. 57r-58v. Probablemente francés era don Luis Vaille empleado de cirujano en la goleta *Nuestra Señora de la Esclavitud*, al mando de Louis Oliver. A

nuestros corsarios estuvieron lejos de alcanzar el grado de internacionalidad de las de sus homólogos británicos durante la Guerra de los Siete Años (Rodger, 1988, pp. 185-187; Villiers, 1991, pp. 320, 339; Starkey, 1990, pp. 124-130; González Fernández, 1998, p. 144).

Habitualmente también solían embarcarse aventureros, artesanos y labradores (equiparables a los *landmen* británicos), que no maniobraban con las velas pero que armados resultaban útiles para las ofensivas y para asegurar la conducción de las presas y prisioneros a puerto. Eran gentes que se movían forzadas por la necesidad de ganarse el pan o que se enrolaban atraídas por un succulento botín, el cual sería su principal recompensa económica, siempre, claro ésta, a expensas del mayor o menor éxito que tuviese la campaña. Conforme al artículo 33 de la ordenanza de corso del 17 de noviembre de 1718, «si no hubiese contrato alguno de compañía», dos tercios del valor de la presa correspondían al armador u armadores y lo restante se repartía de modo diferente entre la dotación del barco según lo estipulado, pero siempre en consonancia con la jerarquía de a bordo³¹. Las tripulaciones obtenían beneficios extras del *pendolaje* —lícito (apropiación forzosa de los bienes de las personas apresadas si ofreciesen resistencia armada), o ilícito—, lo que dio lugar a numerosos pleitos entre armadores y «corsistas», acusados con frecuencia de saquear la carga del buque capturado. Debido a que el mercado laboral del mar en España, en especial *in tempore belli*, estuvo fuertemente condicionado por las levas para la flota de guerra borbónica, los armadores hubieron de asumir el riesgo de anticipar los sueldos si es que querían poner en pie sus empresas. Todo un problema, porque los pagos parciales por adelantado, habituales en las flotas corsarias europeas, alentaron las desertiones. En Galicia, y antes de ser remitidos al presidio de Ferrol, estos prófugos eran conducidos a la cárcel pública más cercana al distrito de Marina donde habían sido detenidos, de la que sin embargo lograban evadirse con cierta frecuencia (Otero Lana, 2012, pp. 479-483; Aguado y Etxeberria, 2014, pp. 239-243)³².

bordo estaba enrolado Carlos Falletti, de inequívoco apellido italiano, y bastantes otros no gallegos (Mateo Gradiche, Francisco Grambilla, Esteban Borias, Guillermo Balthes...) AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (12), fols 1r-1v. Entre los tripulantes del jabeque *Nuestra Señora de los Desamparados*, armado en 1745 figura Bautista Calabrés. AHPP, *Protocolos*, leg. 2.886 (4), fols. 73r-73v; leg. 2.886 (1), fols. 63r-64v.

³¹ Por ejemplo, según la contrata firmada en Vigo los primeros días de 1746 para una nueva campaña del barco longo *San Pedro* entonces armado por el donostiarra don Pedro Larralde, del valor de la presa a repartir entre el equipaje, el capitán recibiría tres partes, el teniente dos y los demás oficiales y marineros «como corresponde y se practica». AHPP, *Protocolos*, leg. 2.886 (5), fols. 1r-1v.

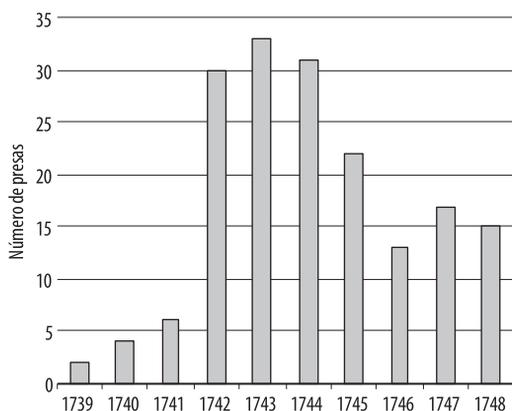
³² Una huida de película protagonizada en 1746 por tres *corsistas* fugados de la cárcel de A Guarda en Archivo del Reino de Galicia (ARG), *Real Audiencia*, 14.864/19.

4. Las presas

La inmensa mayoría de las presas conducidas a los puertos de Galicia fueron capturadas por corsarios habilitados en esos mismos puertos. Aun así, en las primeras semanas de la guerra se registraron algunos apresamientos por parte de las comunidades vecinales del litoral del departamento de Ferrol y, en el transcurso de la contienda, algún que otro más realizado por lanchas de pescadores³³.

Las mencionadas diferencias entre la flota corsaria gallega y vasca quedan reflejadas en el tamaño de sus respectivas capturas. El arqueo medio de las 83 presas efectuadas por los corsarios de Guipúzcoa entre septiembre de 1739 y mayo de 1741 es de 107,2 toneladas, frente a las 82,1 toneladas de las 82 presas de las que tenemos noticias de arqueo y que fueron cobradas por los gallegos durante la Guerra del Asiento. En su caso, eran barcos de menor capacidad de carga y, por término medio, con fletes de inferior cuantía, si bien ésta dependía no sólo del volumen sino también de la calidad de las mercancías.

Gráfico 1. Cronología de las presas realizadas por los corsarios armados en Galicia, 1739-1748



Fuente: Elaboración propia con base en AGS, *SMA*, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537; AHPP, *Protocolos*, legajos 2.886 (3), 2.886 (4), 2.886 (5), 2.886 (6), 2.887 (1), 2.096 (7), 2.096 (12), 2.097 (1), 2.097 (2), 2.097 (4), 2.097 (8).

³³ Entre el 6 de septiembre y el 27 de noviembre de 1739, los vecinos de Llanes, Lequeitio, Villajuán (¿Vilaxoán, en la ría de Arousa?), Gijón, Corme y Ribadesella apresaron a vista de sus puertos a un total de 6 navios británicos. AGS, *SMA*, 532. Estado de presas de 1739 a 1741. Apresamiento en abril de 1744 en la ría de Muros-Noia de la balandra irlandesa *La María de Waterfort*, de 30 toneladas, por pescadores de dos lanchas. Se ordenó la venta de la embarcación y de su carga en la pequeña ensenada del Freixo. Del producto se aplicaría el 5% al rey, el 8% al Infante Almirante y el resto a los captores. AGS, *SMA*, 535. *A Coruña*, 29/04/1744.

En el haber total de los corsarios armados en Galicia hay que anotar alrededor de unos 170 apresamientos de mercantes, más del 70% de ellos registrados en las proximidades del litoral portugués. Éstos, siempre según cálculos de Otero Lana, suponen cerca de una quinta parte de las capturas efectuadas por los barcos con patente española durante el desarrollo del conflicto (Otero Lana, 2004, pp. 103-108). Como puede apreciarse en los datos contenidos en el anexo y en el gráfico 1, durante los tres primeros años de la guerra el papel del corso gallego, con apenas un puñado de patentes, fue muy secundario en el panorama peninsular. Posteriormente, con más de diez armamentos anuales entre 1742 y 1744, ganaría un notable protagonismo, vista sobre todo la multiplicación de sus presas. Pero desde 1744 hasta el final de la guerra, en Vigo, Baiona y las demás bases corsarias de Galicia, el corso decayó. Pudo haber influido el miedo de los armadores locales a perder lo que habían ganado, aunque, sin duda, fue la entrada en juego de los corsarios franceses lo que, en general, vino a restar posibilidades de negocio a sus competidores españoles.

Por otra parte, la elevada capacidad productiva de los astilleros ingleses puso a disposición de los comerciantes británicos los barcos necesarios para suplir las bajas causadas por las capturas, las cuales se incrementaron notablemente a raíz de que Francia declarase la guerra a Inglaterra en el otoño de 1743³⁴. Pese a ello, el desarrollo de la contienda no supuso el cierre de los mercados españoles a los productos británicos, y viceversa, si bien el tráfico entre los dos países se aminoró. El verdadero perjudicado fue el comercio anglo-portugués, visto el fuerte encarecimiento que padecieron los fletes, aunque la evolución del valor de las masivas exportaciones británicas a puertos portugueses nunca fue negativa (Villiers, 1991, pp. 331-340; García Fernández, 2006, pp. 83, pp. 113-117, 505-507; Fisher, 1984, pp. 206-207; Lains y Ferreira da Silva, 2006, pp. 271-298).

La colaboración entre corsarios, forzosa e interesada, informando de derroteros de buques enemigos, apresándolos y compartiendo su beneficio, es un hecho constatado. Pero en muchas ocasiones el botín fue objeto de litigio entre los competidores por la presa, y el valor de la misma justificó las apelaciones que unos y otros efectuaron al Consejo de Guerra³⁵. Especialmente controvertidos resultaron algunos apresamientos de mercantes ingleses en las proximidades de puertos españoles, en circunstancias que dieron pie a interpretaciones de lo más dispar. El *quid* de la cuestión era determinar la legitimidad de las capturas: ¿era buena presa o mala presa? Y

³⁴ En el quinquenio 1744-48, las flotas corsarias de Saint-Malo, Dunkerque y Bayona se cobraron más de 600 presas.

³⁵ AHPP, *Protocolos*, leg. 2886 (2), fols. 141r-141v; leg. 2.886 (5), Fols. 43r-43v. Ejemplos de capturas efectuadas conjuntamente en AGS, *SMA*, 532, *A Graña*, 09/01/1742; *SMA*, 534, *Islas de Baiona* (Cies), 13/09/1742; *SMA*, 537, *A Guarda*, 28/03/1748.

en más de una ocasión, los particulares intereses de la Hacienda colisionaron con los de los propios armadores, a quienes, como confesaba uno de ellos en 1741, «... no los mueve el servicio del Rey, la gloria de la nación, ni el mal que hacen a los enemigos, sino las utilidades que logran...» (Otero Lana, 2004, p. 63).

Uno de estos conflictos surgió en diciembre de 1739 y enero de 1740 con ocasión del apresamiento en el interior de la ría de Vigo de dos embarcaciones inglesas por al menos tres corsarios. Se tomaron prisioneros, se puso guardia a las presas y el subdelegado de Marina inició las diligencias oportunas al caso, pero el gobernador de la plaza militar viguesa tomó cartas en el asunto decretando el embargo, por represalia y en beneficio de la Real Hacienda, de todas las embarcaciones inglesas que entrasen en cualquier ría o ensenada española para «salvar la tripulación sus vidas, o por temporal o por azer agua». A juicio del Intendente Freire el gobernador se había excedido en sus atribuciones, mientras que el informe del Conde de Itre, Capitán General de Galicia, que dio fundamento a la resolución, alabó el proceder de su subordinado. De los efectos que conducían las naos, el tabaco de Virginia fue entregado al administrador del estanco de la provincia de Tui, el trigo sirvió para proveer de víveres al ejército de Galicia, y el bacalao, el maíz, el resto de la carga y las propias embarcaciones, se inventariaron para ser puestas en almoneda³⁶. Se trató, en suma, de una de las muchas disputas competenciales que unas veces obstaculizaron la recta acción de gobierno de las autoridades de Marina y otras veces frenaron sus extralimitaciones (Vázquez Lijó, 2005, pp. 615-615).

Con la salvedad de contados mercantes ingleses confiscados por la Corona para habilitarlos como avisos³⁷, las presas quedaron adjudicadas al mejor postor tras su subasta pública (tabla 2). Las ventas en Vigo fueron adquiridas casi en exclusiva por hombres de negocios portugueses, en su mayoría de Oporto, cuya condición de principal centro exportador de los vinos del Douro convirtió a su puerto en una base capital del comercio luso-británico. Como ya se apuntó, Oporto era un lugar clave para el cabotaje de las Rías Baixas, y más en concreto para el vigués (Fisher, 1984, pp. 116-129, 220; Barros Cardoso, 2002, pp. 228-229, pp. 236-237; Barros Cardoso, 2003)³⁸.

³⁶ AGS, SMA, 534. *Diversos documentos*; Otro incidente del mismo cariz en SMA, 533. *Doc. A Graña*, 06/03/1742.

³⁷ Fue el destino del bergantín *The Wine*, de 60 toneladas y la fragatilla *La Industria*, de 100 toneladas. AGS, SMA, 537, *Freire a Ensenada, A Graña*, 05/03/1748.

³⁸ El 69,4% de las embarcaciones españolas que recibieron inspección sanitaria en Oporto entre 1704 y 1747 procedían de Vigo.

Tabla 2. Ventas de barcos apresados por corsarios gallegos

BARCOS APRESADOS			COMPRADOR	PRECIO Reales vellón
Tipo	Nombre	Tm. (?)		
paquebote	<i>Entrepesa</i>		D. Esteban de la Fontaynne (Lisboa)	45.000
bergantín	<i>Weston</i>	70	D. Manuel Barbosa Magallanes (Viana)	1.800
balandra	<i>Tártola</i>	60	D. Luis de Faria Pinala (Mondego)	3.600
bergantín	<i>Tres Hermanos</i>	90	Matías Gómez de Carballo (Oporto)	6.030
bergantín	<i>Isabel</i>	60	Francisco Xosé Vidal (Oporto)	3.600
?	<i>Senymph</i>	100	Luis Duarte Francisco (Oporto)	4.800
bergantín	<i>Fénix</i>	70	López de Acosta & Pinto (Oporto)	1.500
balandra	<i>Juana e Isabel</i>	70	López de Acosta & Pinto (Oporto)	2.200
bergantín	<i>Concordia</i>	100	Juan Rodríguez Val (Lisboa)	10.000
bergantín	<i>Margarita</i>	90	D. José López da Costa (Oporto)	11.562
bergantín	<i>Fidel María</i>	40	D. José López da Costa (Oporto)	3.735
bergantín	<i>Viva</i>	80-90	D. José López da Costa (Oporto)	9.961
bergantín	<i>Hermosa Isabel</i>	?	López de Acosta & Pinto (Oporto)	6.403
bergantín	<i>Margarita</i>	30	D. Pedro Martínez Gonçalves (Oporto)	7.115
balandra	<i>Yndebor</i>	30	Juan Rodríguez Val (Lisboa)	3.000
bergantín	<i>Envidia</i>	35	D. Lucas de Acuña y Reyes (Oporto)	3.000
bergantín	<i>Buen Viaje</i>	60	López de Acosta & Pinto (Oporto)	5.692
bergantín	<i>Amor y Lealtad</i>	60-70	D. Pedro Martínez Gonçalves (Oporto)	7.115
bergantín	<i>La Margarita de Waterford</i>	90	López de Acosta & Pinto (Oporto)	11.562
balandra	<i>El Despacho</i>	40	Francisco Xavier Vidal (Oporto)	2.500
paquebote	<i>Jacob</i>	100	Antonio Jácome da Costa	22.500 (+ carga)
balandra	<i>Serafina</i>	45	D. Manuel Barbosa Magallanes (Viana)	22.500 (+ carga)
?	<i>Resolución</i>	100	D. Juan Bautista Tausiet (Francés)	9.000
bergantín	<i>Paquete de Madeira</i>	70	D. Francisco Chaviel (Oporto)	8.544
bergantín	<i>La Mosca</i>	40	D. Juan Rodrigues Braga (Oporto)	5.280
escuna	<i>Diamante</i>	70	Manuel Pérez Rubio (Oporto)	5.760
bergantín	?	60	José Luis de Campos (Oporto)	4.500
seno	<i>Trael</i>	60	D. José López da Costa (Oporto)	13.000
fragata	<i>Daniel</i>	130	D. Pedro Martínez Gonçalves (Oporto)	15.360 (+ carga)
paquete	<i>El Mercader de Chester</i>	100	D. José López da Costa (Oporto)	8.500 (+ carga)
balandra	<i>Ricardo y Sara</i>	50	D. José Pinto Vieira (Oporto)	2.880
bergantín	<i>Nova Cares</i>	50	Francisco Xavier Vidal (Oporto)	3.360
galera	<i>El Mercader de Oporto</i>	150	Domingo Ferreira Lima	12.700
galera	<i>Exmouth</i>	150	Bernardo de Araújo González (Oporto)	14.000
bergantín	<i>Starling Castillo</i>	100	Bernardo de Araújo González (Oporto)	12.000
escuna	<i>Ana y María</i>	50	Domingo Ferreira Lima	7.500
balandra	<i>Duque Cornwall</i>	?	D. José Pinto Vieira (Oporto)	2.400
bergantín	<i>Buen Suceso</i>	80	Francisco Xavier Vidal (Oporto)	33.600 (+ carga)
bergantín	<i>Fortuna</i>	40	Domingo Francisco Guimaraes (Oporto)	6.900
bergantín	<i>María</i>	50	Manuel de Oliveira Díaz	5.050
bergantín	<i>Algarve</i>	60	Antonio da Moura	6.500
seno	<i>Roberto</i>	80	Domingo Francisco Guimaraes (Oporto)	6.125
balandra	<i>San David</i>	30	Domingo Francisco Guimaraes (Oporto)	1.200
bergantín	<i>Chester</i>	?	Lucas Blanco (capitán irlandés)	5.000

Fuente: Elaboración propia con base en AGS, *SMA*, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537; AHPP, *Protocolos*, legajos 2.886 (3), 2.886 (4), 2.886 (5), 2.886 (6), 2.887 (1), 2.096 (7), 2.096 (12), 2.097 (1), 2.097 (2), 2.097 (4), 2.097 (8).

Es lógica, pues, la presencia aquí de esos comerciantes lusos, quienes no se hicieron con barcos para paliar su fuerte dependencia de los fletes extranjeros, y en particular de los ingleses. Tales remates, siempre o casi siempre, enmascaraban compras por parte de agentes u hombres de paja de los armadores de los navíos capturados, una estrategia también constatada en Bilbao. Mediante estos desembolsos los principales interesados reducían las pérdidas que les causaba el corso, ya que los precios de venta de los bergantines y demás buques apresados eran relativamente bajos³⁹.

La naturaleza del comercio marítimo en Galicia, sin participación en los circuitos ultramarinos durante la primera mitad del siglo XVIII, explicaría que armadores y patronos nacidos o afincados en el reino no se aprovecharan de tales gangas. En 1752, las embarcaciones de tráfico matriculadas en Vigo eran sólo diez, de las que tres cuartas partes estaban constituidas por pataches y pinazas de menos de 20 toneladas. Y en el conjunto gallego apenas si había registrado más que un centenar de embarcaciones con cubierta, entre las cuales se contaba una vieja galeota corsaria arruinada que estaba varada en la ribera de Marín; un testimonio material de una actividad lucrativa que volvería a surgir en otras coyunturas bélicas⁴⁰ (Zabala, 1981, pp. 272-273; González Fernández, 1998, pp. 160-161; Vázquez Lijó, 2016a, pp. 80-81).

5. Conclusiones

Respecto al papel jugado durante la Guerra de Sucesión, Galicia ganó protagonismo en el mundo del corso en el curso de la coyuntura bélica desarrollada entre 1739 y 1748. No fue casual que las principales bases corsarias gallegas, con Vigo a la cabeza, se ubicasen en los territorios costeros situados al sureste del reino, es decir, en los puertos del litoral pontevedrés, los cuales estaban vinculados desde tiempo atrás con el norte de Portugal gracias al cabotaje. Aprovechando su familiaridad y conocimiento de la derrota final de los mercantes británicos, muchos de los maestros de pataches y pinazas que regularmente conducían la sardina salada hacia

³⁹ En enero de 1744 el cónsul español puso a la venta en Lisboa el bergantín inglés *Dos Hermanas*, una de las contadísimas presas de corsarios gallegos conducidas a la capital portuguesa. Casco, aparejos y carga fueron rematados en el «mismo inglés que era dueño» por sólo 858 pesos. AGS, SMA, 535. *Macazaga a Ensenada. Lisboa*, 21/01/1744. Prácticamente todos los mercantes ingleses de entre 50 y 100 toneladas subastados en Vigo se remataron en menos de 10.000 reales (vid. Tabla 2). Recordemos que en 1744 un jabeque corsario de 36 toneladas, de segunda mano, fue adquirido allí por 17.250 reales. En 1755 el patrón Manuel Tasorel vendió por 8.306 reales la mitad de su embarcación de 60 toneladas. Al menos sobre el papel, estas presas mudaban de nombres, nombres reiterativos del universo devocional católico, tal vez como estrategia para ocultar su vuelta a manos de armadores ingleses AHPP, *Protocolos*, leg. 2.096 (12), fols. 39r-40r; leg. 2.097 (2), fols. 2r-3r, 21r-22r; leg. 2.098 (4), fols. 10r-11r.

⁴⁰ AGS, *Catastro de Ensenada, Respuestas Generales*, L-273, fols. 4.021r-4.022r.

los puertos situados al sur de Lisboa, y más que ninguno hacia Oporto (enclave fundamental del comercio anglo-luso), procedieron a actuar en una o más campañas como capitanes en empresas privadas de corso. En esas aguas compitieron con los vascos y con un puñado de franceses que operaban bajo la bandera española, en particular, antes de que Luis XV declarase la guerra a Inglaterra y los corsarios galos comenzasen a depredar abiertamente.

Los armadores de corso fueron, por lo general, comerciantes afincados en esta parte de Galicia, los más de origen foráneo y con intereses en dicho cabotaje. Entre una treintena de capitanes de unos 60 buques de muy reducido arqueo —casi todos de menos de 50 toneladas—, se repartió de modo muy desigual un mínimo de 170 presas, más de mitad conseguidas en el trienio 1742-1744 y por norma con un valor medio inferior a los 100.000 reales. Estas capturas habrían supuesto las tres cuartas partes del total en el haber de los buques que operaron con patente de Su Majestad y que lograron apresamientos en las proximidades del litoral de Galicia y del Norte de Portugal.

Bibliografía

- AGUADO, Oskar y ETXEBERRIA, Ekaitz (2014), “Aproximación al curso vizcaíno en la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748): el ejemplo de Nuestra Señora de Begoña y San José alias Marte vizcaíno”, *Clio & Crimen*, 11, pp. 238-246.
- AGUILAR PIÑAL, Francisco (1999), *Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII*, tomo IX, Anónimos I, Madrid, C.S.I.C.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis (1986), *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis (1991), “Las actividades comerciales alternativas en la Galicia del siglo XVIII: corso y contrabando”, *Revista. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 26, pp. 199-219.
- AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de (1950), *El corso marítimo: concepto, justificación e historia*, Madrid, CSIC, Instituto Francisco de Vitoria.
- BARREIRO MALLÓN, Baudilio (1996), “La burguesía asturiana en el siglo XVIII”, en Enciso Recio, Luis Miguel (coord.), *La burguesía española en la Edad Moderna*. Actas del Congreso Internacional celebrado en Madrid y Soria los días 16 a 18 de diciembre de 1991, Valladolid, Universidad de Valladolid, vol. 3, pp. 1.267-1.286.
- BARROS CARDOSO, António (2002), “Subsídios para a História da barra do Douro (1704-1747)”, en Amorim, Inês, Polónia, Amélia y Osswald, Maria Helena (coords.), *O Litoral em perspectiva histórica: actas*, Oporto, Instituto de História Moderna, pp. 225-245.
- BARROS CARDOSO, António (2003), *Baco & Hermes. O Porto e o Comércio interno e externo dos Vinhos do Douro (1700-1756)*, Porto, GEHVID.
- BARROS CARDOSO, António (2005), “Os mercadores ingleses do Porto e os mercados atlántico e mediterráneo (séc. XVIII)”, en Actas del VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica, Santiago de Compostela.
- BARTOLOMEI, Arnaud (2013), “De la utilidad comercial de los cónsules. Problemáticas y estado de la cuestión (Europa y el mundo mediterráneo, siglos XVII, XVIII y XIX)”, en Aglietti, Marcela, Herrero Sánchez, Manuel y Zamora Rodríguez, Francisco (coords.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Madrid, Ediciones Doce Calles, pp. 247-258.
- CARMONA BADÍA, Xoán (1989), “Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas de mediados do século XVIII”, *Grial*, 102, pp. 216-226.
- CERDA CRESPO, Jorge (2010), *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años, 1739-1748*, Alicante, Universidad de Alicante.

- DONOSO ANES, Rafael (2008), “La Compañía del asiento y la guerra de la oreja de Jenkins: sus causas económicas y algunos aspectos contables relacionados”, *Revista de contabilidad: Spanish accounting review*, vol. 11, 1, pp. 9-40
- DUBERT, Isidro (2008), “Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 211-243.
- DUBERT, Isidro (2009), “Evolución y estructura del comercio marítimo del sudoeste gallego a finales del Antiguo Régimen, 1796-1816”, en Dubert, Isidro y Sobrado Correa, Hortensio (eds.), *El mar en los siglos modernos*, vol. I, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, pp. 379-394.
- FÉ CANTÓ, Luis Fernando (2015), “Geohistoria del corso. Las posibilidades de una historia global”, *Drassana*, 23, pp. 36-53.
- FISHER, Harold E. S. (1984), *De Methuen a Pombal. O Comércio Anglo-Português de 1700 a 1770*, Lisboa, Gradiva, 1984, (traducción portuguesa de la 1ª ed. inglesa de 1971).
- GARCÍA FERNÁNDEZ, María N. (2006), *Comerciendo con el enemigo: el tráfico mercantil anglo-español en el siglo XVIII (1700-1765)*, Madrid, CSIC.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan M. (1990-1991), “Oligarquía urbana y gobierno municipal en el Vigo del siglo XVIII”, *Revista Castrelos*, 3-4, pp. 285-317.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan M. (1998) “El corso vigués del siglo XVIII”, *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 4, pp. 133-163.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan M. (1998/99) “Viana no circuito do curso vigués do século XVIII”, *Estudos Regionais*, 19/20, pp. 33-41.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan M. y TIZÓN RODRÍGUEZ, José A. (2003), “La Burguesía Mercantil viguesa del siglo XVIII. Aspectos sociales (I)”, *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 9, pp. 65-92.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M. y TIZÓN RODRÍGUEZ, José A. (2004), “La burguesía mercantil viguesa del siglo XVIII. Aspectos sociales (II)”, *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 10, pp. 81-117.
- HARDING, Richard (2010), *The emergence of Britain's global naval supremacy: the war of 1739-1748*, Woodbridge, Rochester.
- LAINS, Pedro y FERREIRA DA SILVA, Álvaro (coords.) (2005), *História económica de Portugal, 1700-2000*, vol. I, *O Século XVIII*, Lisboa, ICCS.
- LE GOFF, T. J. A. (1998), “L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII siècle”, en Acerra, Martine, Merino, José P. y Meyer, Joseph (eds.), *Les Marines de guerre européennes: XVIIe-XVIIIe*, París, Université de Paris-Sorbonne, pp. 121-137

- LÓPEZ NADAL, Gonçal Artur (2009), “El capità Jaume Canals i els negocis per mar”, *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana: Revista d'estudis històrics*, 65, pp. 141-154.
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico y MONTOJO MONTOJO, Vicente (2002), “La actividad corsaria desde Cartagena entre 1738 y 1742”, en Sánchez Fernández, Ana (ed.), *II Congreso Internacional de Estudios Históricos : el Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*, Santa Pola, Ayuntamiento de Santa Pola, pp. 273-280.
- MEIJIDE PARDO, Antonio (1973), “Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII”, *Actas I Jornadas de Metodología Histórica Aplicada*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, vol. 3, pp. 803-823.
- MEIJIDE PARDO, Antonio (1980), “Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII”, en Cunqueiro, Álvaro y Álvarez Blázquez, José M^a (coords.), *Vigo en su historia Vigo*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, pp. 277-355.
- MEIJIDE PARDO, Antonio (1984), *El puerto de la Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña, La Voz de Galicia.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, María L. (1997), *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa.
- OLIVERIA, Aurélio de y GARCÍA LOMBARDEIRO, Jaime (1979) “Algúns dados en torno das relacións económicas entre o Porto-sua regio e a Galiza na época moderna-Séc- XVII, XVIII”, *Revista de História*, 2, pp. 134-147.
- OTERO LANA, Enrique (1999), *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- OTERO LANA, Enrique (2004), “La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)”, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 44.
- OTERO LANA, Enrique (2006), “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, pp. 193-227.
- OTERO LANA, Enrique (2009), “El corso en las islas Canarias durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748)”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 55, pp. 117-142.
- OTERO LANA, Enrique (2012), “Una vida de “pillaje, haraganería y libertad”. La indisciplina de los corsarios vascos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, pp. 477-486.
- OZANAM, Didier (1998), *Les diplomates espagnols du XVIIIe siècle*, Madrid, Casa de Velázquez.

- RODGER, Nicholas A. M. (1988), *The wooden world: an anatomy of de Georgian Navy*, Londres, Fontana Press.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M^a Carmen (2012), “Las raíces del ejército borbónico: la perspectiva gallega”, en García Hurtado, Manuel Reyes (ed.), *Soldados de la Ilustración: el ejército español en el siglo XVIII*, A Coruña, Universidade da Coruña, pp. 101-130.
- SORALUCE BLOND, José Ramón (1985), *Castillos y fortificaciones de Galicia: la arquitectura militar de los siglos XVI-XXVIII*, A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- STARKEY, David J. (1990), *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2002), “Proyectos de pesquerías de peces corsarios en la Galicia del siglo XVIII”, en Fernández Cortizo, Camilo J., González Lopo, Domingo L. y Martínez Rodríguez, Enrique (eds.), *Universitas. Homenaje a Antonio Eiras Roel*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, tomo I, pp. 413-423.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2009), “Las élites locales del litoral y su papel en la administración de Marina del siglo XVIII”, en Soria Mesa, Enrique, Bravo Caro, Juan Jesús y Delgado Barrado, José Miguel (coords.), *Las élites en la época moderna: la monarquía española*, Granada, Universidad de Granada, vol. 3, pp. 335-344.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2016a), “Una panorámica de la flota gallega, 1752-1802”, *Minius*, 24, pp. 47-110.
- VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel (2016b), “La política naval de Felipe V en Galicia: proyectos y realizaciones en torno al inconcluso arsenal de A Graña (1726-1746)”, en López Díaz, María (ed.), *Galicia y la instauración de la Monarquía borbónica*, Madrid, Silex, pp. 53-93.
- VILLIERS, Patrick, (1991), *Marine royale, corsaires et trafic dans l’Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, vol. I., Lille, ANRT.
- ZABALA URIARTE, Aingeru (1983), *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, vol. I, Donostia, Haranburu.
- ZABALA URIARTE, Aingeru (2006), “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, pp. 325-356.

Anexo

Armamentos corsarios en Galicia, 1739-1748

EMBARCACIÓN			PUERTO	ARMADOR	CAPITÁN
Tipo	Nombre	Arqueo (Tm.)			
Bergantín	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud, San Antonio y Ánimas</i>		Marín, 1739?	D. Domingo López de Estrada	
	<i>Nuestra Señora de la Guía</i>		Vigo, 1740		Francisco Tasorel
Fragata	<i>El Príncipe de Asturias</i>		A Coruña, 1740	D. Gaspar Savini	
Saetia	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>		A Coruña, 1740	D. Jaime Reymir	
Vasca	<i>San Telmo y Ánimas</i>	28-30	Baiona, 1740	Francisco Barrera, D. Diego de Soto, Juan de Cores, el mozo	Francisco Barrera
			Baiona, 1744-45		Andrés Barrera
Vasca	<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>		Pontevedra, 1741	Domingo Cortegoso	
Vasca	<i>San Antonio y Ánimas</i>	15-20	Vigo, 1741	Carlos Serón	Francisco Tasorel
					Francisco Tasorel
Vasca	<i>San Antonio y Ánimas</i>		Baiona, 1741?	José González	
Navío	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	70	Marín, 1741	D. Juan Francisco Robledo	D. Antonio Gutiérrez
Bergantín	<i>Sacra Familia</i>	40	Marín, 1741	D. Juan Cerviño García	D. Jerónimo Biguet
Goleta	<i>Nuestra Señora del Pilar, san Antonio y Ánimas</i>	30	Marín, 1742	Jaime Puche	¿Jaime Puche?
Goleta	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud</i>	50-60	A Guarda, 1742	D. Pedro Tournelle	D. Louis Olivier
			Vigo, 1743-45		Olivie Colan
Yacht	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud</i>	50	Vigo, 1742	D. Pedro Roubier (Rubiére)	D. Pedro Roubier
			Baiona, 1744	D. Pedro Tournelle	D. Pedro Dubroca
Fragata/ Vasca	<i>San Antonio y Ánimas, alias La Gallarda</i>	20-30	Vigo, 1742-43		Francisco de Araújo/ Cristóbal Madera
			Vigo, 1745	D. Clemente Pérez de Barros	Pedro Fernández
			Vigo 1746		Manuel Tasorel
Vasca	<i>La Buenaventura, San Antonio y Ánimas</i>	20	Vigo, 1742	D. José Menéndez Villar, D. Mateo Linares y D. Blas Valiño	Francisco Barrera
			1743	D. José Menéndez Villar, D. Mateo Linares y Juan de Cores	Juan Fernández del Villar
Vasca	<i>Dios Todopoderoso, Su Santísima Madre y San Telmo</i>		Vigo		Juan Fernández del Villar
Vasca	<i>San Antonio y Ánimas</i>	20	Vigo, 1743	Juan Fernández del Villar	
Goleta	<i>San Antonio y Nuestra Señora del Carmen</i>	40	Vigo, 1743-44	Juan Fernández del Villar	Juan Fernández del Villar
Barc-a/o	<i>San José y Ánimas</i>		A Guarda, 1743	Benito González	José de Montes
Corbeta	<i>Santo Cristo de Finisterre</i>		Vigo, 1743	Juan de Cores, el mozo	Juan de Cores, el mozo
Vasca/ galera	<i>Nuestra Señora de la Esperanza y San Antonio</i>	30	Vigo, 1743	D. Alejandro Ozores de Nájera, D. Juan Suárez Flores y Salvador de Barros	Salvador Barros
	<i>Nuestra Señora de la Portería</i>		Ribadeo, 1744		Jacobo Gaspar Bart

EMBARCACIÓN			PUERTO	ARMADOR	CAPITÁN
Tipo	Nombre	Arqueo (Tm.)			
Paquebote	<i>Nuestra Señora del Carmen y Ánimas</i>		Ribadeo, 1744		Cayetano Blanco Casariego
Lancha corsaria	<i>San José y San Antonio</i>		1744		Jácome Granel
Jabeque	<i>Nuestra Señora de los Desamparados</i>	34-36	Vigo, 1744	D. Alejandro Ozores de Nájera	Salvador Barros
			Bouzas, 1745-46		Jácome Buenjuan
Corbeta/ goleta	<i>Nuestra Señora de Pastoriza, San Telmo y Ánimas</i>	30-39	Vigo, 1744	D. Diego de Soto	Juan de Cores-Francisco Tasorel
			Vigo, 1745		Jácome Granel
			Vigo, 1746-1747	D. Diego de Soto, D. Pedro Flores, Juan de Cores	Juan de Cores-Francisco Tasorel
			Vigo, 1747-1748		Francisco de la Iglesia
Goleta	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud</i>	30	Baiona, 1746		Francisco Tasorel
Barco longo	<i>San Pedro</i>	30	Vigo, 1746-1747	D. Pedro Tournelle	Pedro de Ges
	<i>Nuestra Señora (La Reina de los Ángeles) y San Pedro</i>	60	Baiona, 1747	D. Pedro Tournelle	Jácome Granel
Vasca	<i>San Francisco y Ánimas</i>		Vigo, 1748	D. Felipe Magi	
	<i>San Salvador</i>		Vigo, 1746-1747	D. Pedro Tournelle	Pedro de Ges
		70	Vigo	D. Pedro Flores	
Paquebote	<i>San Antonio y Animas</i>	40	Vigo, 1744	D. Louis Olivier	D. Louis Olivier
Galeota	<i>Nuestra Sra. del Pilar, San Antonio y Ánimas</i>	12	Marín, 1742		D. Miguel Manuel Santos Cambronero
Paquebote	<i>Real Mercurio</i>		1742		D. Miguel Manuel Santos Cambronero
	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud</i>	50	Pontevedra, 1743	D. José Maris (o Mariz)	D. José Maris (o Mariz)
Vasca	<i>San Francisco y Ánimas</i>	30	Baiona, 1743	Juan Antonio de Armida (¿Hermida?)	
Vasca	<i>San Francisco, San Antonio y Ánimas</i>	30	Baiona, 1743-45	D. Francisco Ochoa	Lorenzo Hervin
Vasca	<i>San Buenaventura, San Antonio y Ánimas</i>	20-30	Vigo, 1743-47	D. José Menéndez Villar y D. Mateo Linares	Martín Pequeño
Paquebote	<i>Nuestra Señora del Carmen y Ánimas</i>		Ribadeo, 1743-45	D. Domingo Alejo Fernández Cotarelo	D. Domingo Alejo Fernández Cotarelo
Gabarra	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	40	Vigo, 1741-42	D. Santiago Martín de Benito, el capitán y D. Feliciano de Puga Troncoso y Lira	D. Bernardo Rodríguez Vellerino
			Vigo, 1742-43		D. Santiago Martín de Benito
Fragata	<i>Nuestra Señora del Carmen y Santa Liberata, alias la Paloma</i>		Vigo, 1744	D. Santiago Martín de Benito	D. Tomás de España
	<i>San Antonio y Ánimas</i>		¿Vigo- A Guarda?, 1744		José de Montes
Vasca	<i>San Antonio y Ánimas</i>	15	Vigo, 1742	Francisco de Araújo	Mateo Pereira
Balandra	<i>Nuestra Señora de la Humildad</i>	120	Vigo, 1742	D. Francisco Silvi	D. Francisco Silvi
				D. Francisco Bossaert	D. Francisco Silvi
Balandra	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>		Vigo, 1743	D. Francisco Silvi	D. Francisco Silvi
	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud</i>		Vigo	D. Alejandro Ozores de Nájera	D. Francisco Silvi

EMBARCACIÓN			PUERTO	ARMADOR	CAPITÁN
Tipo	Nombre	Arqueo (Tm.)			
Vasca	<i>Santa Bárbara y Ánimas</i>	20-25	Vigo, 1744-45	Diego de Soto, D. Francisco Antonio de la Busta, ¿José Antonio Podebén?	José Antonio Podebén
			Vigo, 1746	Bernardo López Romero, don Mateo Linares, ¿D. Benito Martín Patiño y Silveira?	Salvador de Barros
			Vigo, 1747	D. Francisco Romero Caballero	Pedro Fernández
Fragata	<i>Nuestra Señora de la Soledad, San Antonio y Ánimas, ¿alias la Hermosura?</i>	50	Vigo-Baiona, 1745	D. Francisco Ochoa y Francisco Barrera	Juan Fernández del Villar
Vasca	<i>Nuestra Señora del Pilar, alias el Caballo Blanco</i>	30	Baiona, 1744	Gerónimo Rodríguez Blanco	Miguel de Román
			Baiona, 1745-47		Domingo de Sosa (Sousa)
	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	70	Ribadeo, 1745		Carlos Esteban Macarti (MacCarthy)
Yate	<i>El Invencible</i>	30	Baiona, 1745		D. Juan Francisco Chevalier
Vasca	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	25	Vigo, 1747	D. Pedro Tournelle	Manuel Tasorel
Vasca	<i>San Francisco y Ánimas</i>	30	Vigo, 1747	D. Felipe Magi, don Francisco de la Iglesia	Jácome Granel
Jabeque	<i>Nuestra Señora del Valle, San Antonio y Ánimas</i>	25	Vigo, 1745-46	D. Marcos Rodríguez	¿D. Marcos Rodríguez?
			Vigo, 1746	D. Marcos Rodríguez, D. Diego de Soto	Vicente Caballero
Jabeque	<i>Nuestra Señora de la Esclavitud, San Antonio y Ánimas</i> <i>San Pedro</i>	25	Vigo, 1745		
			Vigo, 1746	D. Mateo Linares, D. Francisco Romero Caballero	Pedro de Ges
			Vigo, 1746		Salvador de Barros
Galera	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	34	Vigo-Marín, 1746-47		Lucas Constantino
			A Guarda, 1747		
Gabarra	<i>Nuestra Señora de la Luz, San Antonio y Ánimas</i>	40	Vigo, 1746	D. Francisco de la Busta, don Francisco Romero, don Mateo Linares	Martín Pequeño
			Vigo, 1747	D. Francisco de la Busta, don Francisco Romero, don Mateo Linares	Juan Fernández del Villar
Vasca	<i>Nuestra Señora del Carmen y San Rafael</i>	28	A Guarda, 1748		Miguel de Oliveira
Vasca	<i>Nuestra Señora de los Desamparados</i>		Vigo, 1748	D. José Prieto Fernández	Lorenzo Hervin
Vasca	<i>San Salvador y Ánimas</i>	30-35	Vigo, 1747	D. Francisco de Fábregas	Pedro de Ges
			Vigo, 1748		Vicente Caballero

Fuente: Elaboración propia con base en AGS, *SMA*, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537; AHPP, *Protocolos*, legajos 2.886 (3), 2.886 (4), 2.886 (5), 2.886 (6), 2.887 (1), 2.096 (7), 2.096 (12), 2.097 (1), 2.097 (2), 2.097 (4), 2.097 (8).