

Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII

Hispanic Gulf-Caribbean Coastguard Privateers during the XVIII Century

Vera Moya Sordo

Alexander von Humboldt Fellow/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM
vera.moya@gmail.com

Resumen: El origen de los guardacostas hispanoamericanos está en las armadas reales de la “guarda” para la vigilancia costera atlántica y la protección de las flotas mercantes en su camino a puertos peninsulares que, a partir de 1493, extendieron su rango de operación para la escolta de navíos de la Carrera de Indias. En principio órganos estatales financiados por arcas reales y el impuesto al comercio ultramarino, al “disolverse” en patrullas regionales en las colonias hispanoamericanas, comenzaron a ser subvencionadas en parte por cajas reales, por gobiernos locales o por particulares, siendo empleadas en misiones de patrullaje y combate al contrabando, el corso y la piratería a nivel regional. La perpetua falta de buques reales y financiamiento estatal para mantener de una manera permanente el servicio guardacostas, obligó a que, con frecuencia, las autoridades coloniales organizaran escuadras en conjunto con la iniciativa privada o contratando buques corsarios con armadores y vecinos locales. Al enfocarse mayormente en el estudio de la práctica de corso, la historiografía tradicional ha pasado por alto el análisis a profundidad de la actividad de los corsarios como guardia costera, misma que evolucionó entre dinámicas geopolíticas regionales e intereses monárquicos adaptados a facultades, recursos y circunstancias diversas. A partir de un análisis historiográfico amplio, respaldado por fuentes de primera mano, el presente estudio busca analizar, bajo la perspectiva del largo siglo XVIII, a los llamados corsarios guardacostas que actuaron en el Golfo-Caribe como parte del sistema naval hispanoamericano de

protección y vigilancia. En este sentido, se explicará el origen, naturaleza, organización y desarrollo de un servicio público que, en colaboración con la sociedad constituyó un instrumento para cumplir con objetivos estatales y sostener la autoridad a nivel imperial, ello, en el marco de la evolución de la centralización de poderes y la construcción del Estado moderno español.

Palabras clave: Corso, Guardacostas, Hispanoamérica, Contrabando, Políticas navales.

Abstract: The origin of the Hispanic coast guard lies in the royal navies of the “guard” for the Atlantic coastal surveillance and the protection of the merchant fleets on their way to peninsular ports; which, from 1493, they extended their range of operation to the escort of West Indies Fleet merchant ships. Initially, State organs financed by the Crown and the overseas trade tax, when “dissolved” in regional patrols in the Spanish-American colonies, they began to be partially subsidized by royal funds, by local governments or by individuals, being used in patrol missions and combating smuggling, privateering and piracy at the regional level. The perpetual lack of royal ships and state funding to permanently maintain the Coast Guard service frequently forced colonial authorities to organize squads in conjunction with private initiative or by hiring privateer ships with shipowners and local neighbours. By focusing mostly on the study of the practice of privateering, traditional historiography has overlooked the in-depth analysis of the privateers' activity as coast guards, which evolved between regional geopolitical dynamics and monarchical interests adapted to various powers, resources and circumstances. Based on a broad historiographic analysis supported by first-hand sources, this study seeks to analyze, from the perspective of the long eighteenth-century, the so-called coastguard privateers who acted in the Gulf-Caribbean as part of the Spanish-American naval protection and surveillance system. In this sense, it will explain the origin, nature, organization and development of a public service that, in collaboration with civil society, constituted an instrument to fulfil state objectives and sustain authority at the imperial level, within the framework of the evolution of the centralization of powers and the construction of the modern Spanish state.

Keywords: Privateering, Coast Guard, Hispanic America, Smuggling, Naval Policies.

Para citar este artículo: Vera MOYA SORDO: “Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 10, N° 20 (2021), pp. 125-147.

Recibido 15/10/2020

Aceptado 18/04/2021

Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII

Vera Moya Sordo

Alexander von Humboldt Fellow/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM

vera.moya@gmail.com

En el marco de estudio de la expansión de la guerra europea y la construcción del Estado moderno,¹ el curso hispanoamericano con funciones guardacostas ha sido poco abordado. El discurso historiográfico tradicional ha posicionado la monopolización de la violencia como lógica natural de la centralización estatal, pero se ha demostrado que esta tendencia no fue ni lineal ni definitiva. El largo siglo XVIII es fundamental para observar cómo, conforme aumentó la rivalidad y la demanda bélica internacional, se produjo una variada, en ocasiones mayor, participación social en el negocio militar. Los sistemas de flotas regionales fueron representativos de esta colaboración para el aprovisionamiento y movilización de recursos para la guerra a nivel imperial. En el caso de la guardia costera, aunque en teoría un órgano estatal, en no pocas ocasiones operó con apoyo de inversión privada. Sucedió en el Mediterráneo y el Atlántico nororiental, y a reserva de realizar un estudio comparativo, pareciera que en territorio americano hubo una mayor co-dependencia, sobre todo con armadores de corso. Sin embargo, conforme avanzó la centuria, son visibles los intentos por tratar de especificar más sus funciones y atribuciones, incluso buscando separar la actividad de manos de los corsarios.

En el presente texto haré un primer acercamiento a la naturaleza de la guardia costera en el Golfo-Caribe hispanoamericano durante el periodo, a fin de esclarecer sus orígenes y evolución con relación a la co-dependencia con la sociedad para su organización, y su utilidad como instrumento para sostener la autoridad estatal. En este sentido, se buscará explicar cuál fue su configuración, y cuándo y por qué, pese a los

¹ Véase Michael MANN: "The autonomous power of the state: its origins, mechanisms and results", *European Journal of Sociology*, 25:2, (1984), pp. 185-213; Charles TILLY: *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, Cambridge, Mass., B. Blackwell, 1990; David PARROTT: *The Business of War Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Oxford, University of Oxford, 2012; Philip T. HOFFMAN: *Why did Europe conquer the world?*, Princeton, Princeton University Press, 2015; Steve PINCUS y James ROB-INSON: "Wars and State-Making Reconsidered-The Rise of the Developmental State", *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 71:1 (2016), pp. 7-35; Lars Bo KASPERSEN y Jeppe STRANDBJERG (ed.): *Does War Make States? Investigations of Charles Tilly's Historical Sociology*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017; Mark DINCECCO y Massimiliano ONORATO: *From Warfare to Wealth: The Military Origins of Urban Prosperity in Europe*, Nueva York, Cambridge University Press, 2017.

esfuerzos monárquicos por unificar sus fuerzas navales y la tendencia a la centralización de poderes que se observó en la primera mitad del siglo XVIII, un sistema que en principio tuvo carácter real continuó siendo más bien privado, a cargo de compañías comerciales o de armadores de corso. Hasta que, tras un ir y venir de armadas improvisadas, proyectos e instrucciones en el afán de definir mejor su rango de operación, hacia finales de siglo, este servicio público se estableció definitivamente como parte de la Marina Real.

El sistema naval hispanoamericano: una colaboración entre Estado y sociedad

Al finalizar la Guerra de Sucesión Española, la Monarquía borbónica encaminó esfuerzos para reestructurar el poder y funciones de sus instituciones navales. Aunque en el afán de recuperar los territorios italianos se centró en sus fuerzas bélicas mediterráneas, también estableció medidas para la integración y control de las respectivas en los dominios americanos. Sin embargo, la mayoría de los estudios de este periodo de restauración económico-estructural señalan una crisis imperial causada por la dependencia con el comercio americano.² El ángulo pesimista quizás explique por qué la historiografía de la Marina española, hasta hace poco, favoreció más la época “gloriosa” del imperio Habsburgo,³ descuidando el análisis crítico de políticas posteriores. En consecuencia, recurriendo a discursos de “decadencia”, la etapa de cierre del siglo XVIII e inicios del XIX se presenta como el último capítulo de una larga historia de fracaso absolutista, argumentando fallas en la ejecución de reformas y fragilidades de un monopolio Atlántico que nunca fue tal.⁴

La reciente revisión de las políticas europeas de movilización de recursos para la guerra ha subrayado la capacidad fiscal-militar de algunos estados para su obtención y administración en el teatro internacional.⁵ Algunos trabajos, aunque mantienen elementos tradicionales, presentan una renovación de la visión de la Marina del dieciocho

² Barbara H. STEIN y Stanley J. STEIN: “Concepts and Realities of Spanish Economic Growth, 1759-1789”, *Historia Ibérica*, I (1973), pp. 103-200; Geoffrey J. WALKER: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1979; Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA: *Política naval en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982; Jacques A. BARBIER: “Indies Revenues and Naval Spending: The Cost of Colonialism for the Spanish Bourbons, 1763-1805”, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft, und Gesellschaft Lateinamerikas*, 21 (1984), pp. 171-188; y José CERVERA PERY: *La Marina de la Ilustración: resurgimiento y crisis del poder naval*, Madrid, San Martín, 1986.

³ Frank BROEZE: *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*, Oxford, Oxford University Press, 2017, p. 244.

⁴ Barbara H. STEIN y Stanley J. STEIN: *Edge of Crisis: War and Trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808 y Crisis in an Atlantic Empire. Spain and New Spain, 1808-1810*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2009 y 2014; Allan J. KUETHE: “La crisis naval en tiempo de Carlos IV”, *Boletín Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, 42 (2014), pp. 269-282.

⁵ Jan GLETE: *War and the State in Early-Modern-Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military-States, 1500-1660*, Londres, Routledge, 2002; Rafael TORRES-SÁNCHEZ (ed.): *War, State and development Fiscal-Military-States in the Eighteenth-Century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007.

que permite observar puntos de inflexión en las dinámicas de su gestión y financiación e invitan a reevaluar la idea de fracaso generalizado.⁶ Otros, al examinar nociones de poder y colaboración en distintas jurisdicciones y geografías, han descubierto mecanismos más complejos que los meros burocráticos-fiscales por los cuales estados como el español rediseñaron sus regímenes militares a partir de relaciones con sectores de sus sociedades.⁷ Considerando factores de crecimiento diferentes a los de siglos anteriores, sostienen que la Monarquía continuó creciendo durante el siglo XVIII, reestructurando su poder a partir de métodos de suministro y control administrativo, en dependencia con empresarios privados.⁸ Así, variadas formas de interacción sistémica, delegando atribuciones y responsabilidades militares fuera de la esfera estatal permitieron mantener la articulación geopolítica imperial durante prácticamente toda la centuria, antes del contundente golpe final consecuencia de las Guerras Revolucionarias Francesas.

Desde el siglo XVI, la financiación de la Carrera de Indias recayó en comerciantes españoles y súbditos americanos.⁹ En algún momento ello incluyó el resguardo de flotas en su navegación trasatlántica y durante sus derroteros entre islas y litorales continentales, la vigilancia y defensa costera, así como la persecución al comercio ilícito; versatilidad operacional en la que los guardacostas fueron efectivos. Primero como armadas de la guarda Ibéricas, luego habilitadas como flotillas regionales, como refiere Esteban Mira Caballos, pertenecían al modelo naval multifocal imperial en principio de carácter real, pero cuya configuración variada fue determinada por financiaciones, objetivos y escenografías cambiantes.¹⁰ De ello se ha escrito poco para el ámbito americano, en dónde, exceptuando algunos trabajos sobre los guardacostas de Cartagena

⁶ Juan MARCHENA FERNÁNDEZ y Justo CUÑO BONITO (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*, Madrid, Doce Calles, 2018.

⁷ Richard HARDING y Sergio SOLBES (coords.): *The Contractor State and its implications, 1659-1815*, Gran Canaria, Universidad de Las Palmas, 2012; Agustín GONZÁLEZ ENCISO: *War, Power and Economy. Mercantilism and state formation in 18th-Century Europe*, Londres, Routledge, 2017.

⁸ Rafael TORRES-SÁNCHEZ: *Constructing a Fiscal-Military-State in Eighteenth-Century Spain*, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2015 y *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor-State in the Eighteenth-Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016; Rafael TORRES-SÁNCHEZ, Pepjin BRANDON y Marjolein 't HART, *War and economy. Rediscovering the Eighteenth-Century Military Entrepreneur*, Londres, Routledge, 2018.

⁹ Josep M. DELGADO y J. FONTANA: *Dinámicas imperiales (1650-1796): España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Bellaterra, 2007. Para una perspectiva fiscal: Carlos MARICHAL y Matilde SOUTO: "Silver and Situated: New Spain and the Financing of the Spanish Empire in the Caribbean in the Eighteenth-Century", *The Hispanic American Historical Review*, 74:4 (1994), pp. 587-613; Carlos MARICHAL y Johanna VON GRAFENSTEIN (coord.): *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, COLMEX/Instituto Mora, 2012; Rafal REICHERT: *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran-Caribe, 1598-1700*, UNAM/CPHCS, 2013.

¹⁰ Esteban MIRA CABALLOS: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias 1521-1550*, Madrid, Muñoz Moya Editor, 1998; "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", *Revista de Historia Naval*, 74:19 (2001), pp. 19-37; y *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.

de Indias,¹¹ la ausencia de monografías es notable. Normalmente su historia se inscribe en estudios más generales sobre las fuerzas armadas o el corso.¹² Con respecto a este último, fuerza en teoría descentralizada y correspondiente al ámbito privado, la reciente historiografía ha redimensionado el carácter de la empresa corsaria europea, revelando no sólo una activa participación de las sociedades en el negocio de la guerra a través de prácticas regionales,¹³ sino su permanencia como método de colaboración en continua adaptación a objetivos estatales y su capacidad de inversión, que incluyó su empleo en actividades de vigilancia costera y la persecución al contrabando.

Esta atribución adquirió particular importancia en aguas americanas como parte de las reformas del sistema naval borbónico. La compleja correlación de un servicio estatal tan importante como la guardia con el sector privado, y su diversa configuración, apenas comienza a ser atendida. Victoria Stapells Johnson, en su estudio del corso de Santo Domingo, fue de las primeras en evidenciar que en ocasiones los guardacostas eran armados por privados, quedando su labor en manos de corsarios.¹⁴ Algunos asumieron que en efecto se trataba de barcos particulares (frecuentemente piratas) contratados por oficiales en América para el patrullaje,¹⁵ persistiendo nociones de la guarda real como «buques corsarios armados por autoridades locales».¹⁶ Otros, como Allan J. Kuethe y Kenneth Andrien, admitieron no reconocer «reglamentos ni límites claros» en la participación de corsarios en las flotas guardacostas americanas tras el tratado de Utrecht.¹⁷

Ahora bien, Manuel Lucena Salmoral diferencia a los «guardacostas reales» que operaban desde los principales puertos del Caribe –entre los que, sin embargo, cuenta a

¹¹ Por ejemplo: Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: *Los guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada. 1788-1808*, Tesis doctoral inédita, Universidad de Sevilla, 2013; y José Manuel SERRANO ÁLVAREZ: *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme. 1700- 1788*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2004, el cual dedica un capítulo a “Armadas y guardacostas”, subrayando su relevancia en la vigilancia de los mares y sus gastos.

¹² Por mencionar algunos: Enrique OTERO LANA: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Ponferrada, Instituto de Estudios Bercianos, 2014; José Antonio OCAMPO: “Apuntes para un estudio de las fuerzas navales sutiles españolas (ss. XVIII-XIX)”, *Revista de Historia Naval*, 104 (2009), pp. 7-48; José Luis de AZCÁRRAGA y de BUSTAMANTE: *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*, Madrid, CSIC, 1950.

¹³ David PLOUVIEZ y Hervé PICHEVIN: *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016; José Manuel VÁZQUEZ LIJÓ: “El corso gallego en la Guerra de Asiento (1739-1748)”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 26 (2017), pp. 119-148; Ian ABBEY: “Grocers: Further examination of investors in the privateering voyage of Woodes Rogers, 1708–1711”, *The Mariner’s Mirror*, 105 (2019), pp. 25-39.

¹⁴ Victoria STAPELLS JOHNSON: *Los corsarios de Santo Domingo, 1718-1779. Un estudio socio-económico*, Lleida, Lleida Universidad, 1992.

¹⁵ Henry KAMEN: “Las ambiciones británicas en el Mediterráneo en el reinado de Felipe V”, *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d’Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, 12 (2002), pp. 34-35.

¹⁶ Manuel GÁMEZ CASADO: “Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768”, *Anuario de Estudios Americanos*, 75:1 (2018), p. 223.

¹⁷ Allan J. KUETHE y Kenneth J. ANDRIEN: *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713–1796*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

los guardacostas cartageneros que en 1730 «mandaba un contrabandista arrepentido»,¹⁸ de los corsarios (privados), en los que se incluye a los guardacostas de las compañías comerciales que sirvieron de auxiliares a la Marina Real.¹⁹ Por su parte, María Baudot Monroy destaca a los “corsarios-guardacostas” que, apoyados por los “buques guardacostas de la Armada”, fueron instrumentos claves de «protección natural colonial» en tiempos de guerra.²⁰ En su opinión, el «curso promovido por el Estado con la función de vigilancia y guardacostas» convirtió a los corsarios en una especie de cuerpo auxiliar de la Armada para la defensa de las Indias.²¹ Esta función particular de los corsarios en aras del servicio estatal se le considera curso de Estado: tanto el corsarismo “estatal” que Enrique Otero Lana refiere realizaba la Armada de Dunkerque en su guerra de curso en Flandes en la década de 1620,²² como el curso real que, para Gerardo Vivas, practicaba la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.²³ De igual forma se calificó a los guardacostas caribeños que, como notó Brian Sandberg, realizaban actividades corsarias auspiciadas por la Corona.²⁴

Buena parte de la historiografía tradicional sobre el curso se refiere a éste como parte del universo de los particulares y el de las guardas al del rey. Rara vez se hace una indicación, como la que vimos arriba, de la existencia de una configuración variada, en la que tanto los corsarios particulares como las compañías comerciales llegaban a encargarse del servicio guardacostas; coexistiendo, además, trabajos conjuntos al mando de comandantes de la Armada o de privados. De hecho, hay quienes, aún reconociendo la existencia de fórmulas variadas, prefieren referirse a las guardas como buques comandados por oficiales de Marina y a los corsarios a los capitaneados por particulares.²⁵ Pero el problema no sólo estriba en reconocer esta flexibilidad, sino, como se pretende aquí, entender mejor sus razones en realidades regionales y circunstancias imperiales específicas, así como los resultados que tales acuerdos generaron. La complejidad de las fronteras de acción y colaboración entre los sistemas públicos y los pri-

¹⁸ Manuel LUCENA SALMORAL: “Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español”, *Itsas memoria*, 5 (2006), p. 399.

¹⁹ Manuel LUCENA SALMORAL: “Algunas notas sobre el curso español en América durante los siglos XVI a XVIII”, *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana: V Centenario de la muerte de Cristóbal Colón*, 2008, 1570-1583.

²⁰ María BAUDOT MONROY: “Política Naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740)”, *Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 69 (2014), p. 38.

²¹ María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*, Madrid, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, 2013, p. 367.

²² Enrique OTERO LANA: “La piratería y el curso en Flandes y el Cantábrico”, en *Piratería y Corso en la Edad Moderna: XXIX Jornadas de Historia Marítima*, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004, pp. 46-47.

²³ Gerardo VIVAS PINEDA: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), p. 362.

²⁴ Brian SANDBERG: *War and Conflict in the Early Modern World: 1500–1700*, Cambridge, Polity Press, 2016.

²⁵ Así lo hace, Ángel F. Manzanilla, «por razones didácticas» y con base en una decisión reflexiva, véase Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: op. cit., p. 80.

vados, tanto en atributos como en competencias, responde a que dependieron de ajustes en el orden político, económico-administrativo, legal y de recursos estatales y locales, en función de necesidades frecuentemente inmediatas e improvisadas. En cualquier caso, reflejó la intención estatal de controlar los sistemas privados de coerción y aún en la evolución hacia la centralización, hacerlos útiles para sus fines, por lo que constantemente ajustó condiciones y recursos jurídicos.²⁶

Origen de los guardacostas hispanoamericanos

Las guardas de mar existían desde tiempos remotos en los reinos de España para el patrullaje de litorales y la persecución de piratas y corsarios. Cuando la Crónica de Alfonso XI refiere pormenores de la Batalla del Estrecho (1274-1350) y la necesidad de una flota auxiliar para vigilar Gibraltar y perseguir barcos argelinos y berberiscos en las cercanías a Andalucía, menciona las galeras del rey de Castilla y de los genoveses de Ceuta en «guarda de la mar».²⁷ Con el tiempo, la Guarda del Estrecho se volvió más permanente con la colaboración de fuerzas de Cantabria, Vizcaya y Galicia por medio de asientos con armadores y el otorgamiento de privilegios a las provincias que participaban con galeras o navíos. Además, fungió de apoyo en campañas militares como la de Granada (1407) y la conquista de Antequera (1410).²⁸ Mientras que para la protección del norte-noroeste Atlántico y la escolta de navíos mercantes en su camino a costas andaluzas, en 1493 se creó la Armada de Vizcaya con el impuesto de avería sobre mercaderías y flete de los navíos que las transportaban.²⁹ Como estaba siempre entretenida en diversas misiones de escolta, transporte y apoyo bélico, en ocasiones apremiantes se formaron flotillas auxiliares, como las dos carabelas al mando de Juan de la Cosa, sufragadas con el 2% de gravamen al oro americano, que entre julio y septiembre de 1507 patrullaron Cádiz y el cabo San Vicente para «amparo de las naos» de In-

²⁶ Ajustes que pueden revisarse en la obra de Óscar CRUZ BARNEY: “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII: la obra del virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, 10 (1998), pp. 207-236; y *El curso marítimo*, México, UNAM, 2013.

²⁷ Francisco CERDÁ y RICO (ed.): *Crónica de D. Alfonso el Onceno*, Madrid, Imprenta de Antonio de Sancha, 1787, p. 396.

²⁸ Para más de las campañas véase Santiago GONZÁLEZ SÁNCHEZ: *Las relaciones exteriores de Castilla a comienzos del siglo XV: la minoría, de Juan II (1407-1420)*, Madrid, Comité Español de Ciencias Históricas, 2013.

²⁹ István Szászdi LEÓN-BORJA: “El origen de la Armada de Vizcaya y el Tratado de las Alcáçovas”, *Historia, Instituciones y Documentos*, 26 (1999), p. 548.

dias.³⁰ Una vez desaparecida la vizcaína, con pretexto de la concentración de corsarios en San Vicente, en 1521 se creó La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía – también conocida como Armada del Poniente, de Averías o Real del Océano–, financiada por la Real Hacienda con el impuesto al comercio ultramarino o «avería de disminución de riesgos». Heredera de la diversidad de funciones de la anterior, además de la vigilancia entre Sanlúcar y Cádiz, y los alrededores del cabo, y acompañamiento a los navíos a su regreso de América desde Azores a Sanlúcar y a su retorno hasta las islas Canarias, fungió de aviso, registro y transporte de aditamentos militares y tropa.³¹

Cuando las armadas peninsulares extendieron su rango de operación en el resguardo de las flotas de Indias hasta el Nuevo Mundo, algunos buques comenzaron a funcionar de manera provisional para la escolta de navíos a su paso por la región americana, la persecución del comercio ilícito y la protección de asentamientos costeros. De ahí surgió la Armada del Caribe, con base en Santo Domingo –financiada por avería–,³² así como otras armadillas que operaron desde Cartagena de Indias y La Habana entre 1575 y 1578.³³ Entonces parecía lógico imitar el sistema de guarda mediterráneo, en el que la galera era la unidad central. En, este marco, Juan Escalante de Mendoza propuso formar una escuadra de galeras y fragatas para cubrir las islas y costas de Nueva España y Tierra Firme (1580);³⁴ proyecto que antecedió la aparición de la escuadra de galeras guardacostas de Tierra Firme (1583), la de la Habana (1588) y otras formadas con unidades construidas en el Perú a finales de siglo. Más en la práctica re-

³⁰ Jesús GARCÍA DEL VALLE GÓMEZ: “El descubrimiento de América”, *Vicente Yañez Pinzón y la carabela San Benito*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 53 (2007), p. 49; Enrique OTTE: “Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507”, *Revista de Indias*, 93/94 (1963), pp. 519-530, 520; Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, Imprenta Real, 1829, pp. 322-323.

³¹ Esteban MIRA CABALLOS: “El sistema naval español...”, pp. 4-5, 9-10; José Antonio CABALLERO JUÁREZ: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, ss XVI-XVII*, México, UNAM, 1997, pp. 34-37.

³² Véase Bibiano TORRES RAMÍREZ: “La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI”, en Francisco SOLANO PERÉZ-LILA y Fermín del PINO DÍAZ (coords.), *América y la España del siglo XVI*, Madrid, CSIC, 1983, pp. 115-125, 115; y Esteban MIRA CABALLOS: “El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe”, en *El Emperador Carlos V y su tiempo*, Sevilla, Cátedra General Castañón, 2000, pp. 557-574; y Esteban MIRA CABALLOS: “El sistema naval español...”, pp. 14-15.

³³ Instrucciones a Pedro Vique Manrique para comandar una flotilla de dos galeras y una saetilla para la guarda y defensa de Cartagena de Indias (3 de febrero de 1578), en Diego de ENCINAS: *Cedulario Indiano* (1596), Tomo IV, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1945, fols. 41-45.

³⁴ Memorial de las condiciones con que yo, Johán de Escalante de Mendoza tomaré a mi cargo cuatro galeras y dos fragatas que Su Majestad y su Real Consejo de Indias ordena y manda que anden en guarda y defensa de las dichas Indias (1580), Archivo del Museo Naval (en adelante MNM), Colecciones, tomo XXVII, doc. 54, fol. 439.

sultaron poco eficientes, debido a la necesidad de recorrer largas distancias y la cantidad de tripulación y remeros que requerían.³⁵

Una cédula expedida en enero de 1629 por Felipe IV, es testimonio de que persistía el deseo de constituir una armada guardacostas permanente y oficial para la defensa en el Golfo de México. Aunque pensada para sostenerse con recursos de la Nueva España, la falta de caudales impidió su ejecución en aquel momento. Sin embargo, el 4 de mayo de 1635 se decretó la creación de la Armada de Barlovento, con sede en Veracruz,³⁶ la cual comenzó a operar costeada por su propia «renta de alcabalas, Unión de Armas y Armada de Barlovento». Aunque concebida como «armada de la guarda de la Carrera de Indias», como sus antecesoras, también fue enviada a realizar vigilancia costera y perseguir el contrabando, extendiendo su rango a las Antillas. Para entonces, la casi desaparición de la Marina de guerra española en América, empujó a los gobernadores regionales a incentivar el corso para estos fines, aunque sus incautaciones no resultaron ser tan abundantes como las de los guardacostas.³⁷ Así, a manera de refuerzo continuaron formándose flotillas, con ayuda de vecinos «por no poder entonces el real erario», para lo que después se enviaban algunos barcos o agregaban comisos de mar en apoyo a su subsistencia.³⁸ Por su parte, en 1688, el virrey Gaspar de la Cerda y Mendoza, conde de Galve, utilizando fondos eclesiásticos y del Consulado de México, mandó construir unos navíos para fungir de guardacostas y perseguir piratas en las cercanías a Nueva Galicia; operaciones que fueron financiadas con el impuesto de la media anata que el rey mandó cobrar de cuatro años de encomiendas de indios en las provincias.³⁹

La Armada de Barlovento redujo su actividad tras la Guerra de Sucesión. El continuo cambio de unidades y hombres provocó que en momentos pareciera que no existiera, activa «si acaso en la distribución de situados y a veces ni para eso».⁴⁰ En 1748 fue suprimida, junto con la escuadra de galeras mediterránea, como parte del plan de unificación de las fuerzas navales en la Real Armada. Para entonces, desde 1725 operaba, con base en La Habana, la escuadra guardacostas del Caribe o Tierra Firme, creada con un impuesto del 6% sobre metales preciosos de Indias.⁴¹ Comenzó con dos navíos de línea al mando de Miguel de Sada y Antillón, conde de Clavijo, con la misión de cubrir el área entre Cartagena de Indias y Portobelo y apoyar a los corsa-

³⁵ Diego de ENCINAS: op. cit., fols. 94-95.

³⁶ Adela PINET PLASENCIA: *La Península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, UNAM, 1998, p. 148.

³⁷ José Manuel SERRANO ÁLVAREZ: *Fortificaciones y tropas...*, p. 376.

³⁸ Real Orden del 19 noviembre de 1670, referida en Ramón de la SAGRA: *Historia economico-política y estadística de la Isla de Cuba*, Habana, Viudas de Arazoza y Soler, 1831, p. 230.

³⁹ Oscar CRUZ BARNEY, *El corso marítimo*, p. 232. Véase también LUCENA SALMORAL: “Vicente Antonio de Icuza...”, p. 400.

⁴⁰ Bibiano TORRES RAMÍREZ: op. cit., p. 204.

⁴¹ María BAUDOT MONROY: “Política naval...”, p. 39.

rios locales, y en ocasiones, como sucedió en 1728, junto a la Armada del Mar del Sur escoltó flotas comerciales y de caudales.⁴²

Corsarios para la guardia costera

El costoso mantenimiento de armadas profesionales permanentes, con unidades, armamento y tripulaciones necesarias para cubrir misiones de escolta, resguardo territorial y combate al contrabando, hizo que la Corona se inclinara más por organizar guardas de carácter local y periódico. Al inicio, compuestas por buques y hombres de la Armada, solían perseguir e incautar presas y de tales comisos se sostenían. Por su parte, los corsarios solían ser incorporados por los gobiernos provinciales a partir de asientos con armadores y vecinos para realizar acciones de vigilancia o escolta, y hasta llegaban a realizar comisiones conjuntas con buques reales. Así, en una realidad donde el Estado debía aprovechar sus recursos al máximo, los corsarios del Golfo-Caribe fungieron cada vez más como sus guardacostas, e incluso la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (fundada en 1728), ejerció esta facultad como parte de sus obligaciones, así como el corso, para lo que se le otorgaron rangos de oficialidad de la Armada, fuero militar y patente de corso.⁴³ Asimismo, el asiento de tabaco concedido a Juan Antonio Talla Piedra en 1734 –inicios de lo que sería La Real Compañía de La Habana (1740)–, también estuvo comprometido a establecer guardacostas en Cuba.⁴⁴

Ahora bien, pese a que el combate al contrabando era uno de sus principales objetivos, su relación con él fue contradictoria. Normalmente, las escuadras guardacostas eran subsidiadas por las élites locales que dominaban la práctica ilícita, a fin de utilizarlas para hostigar a la competencia. Por ejemplo, en 1731, el gobernador y capitán general de Puerto Rico, Matías de Abadía, mandó construir buques y armarlos como guardacostas para hacer el corso,⁴⁵ y eliminar la competencia de tráfico ilícito del cual pretendía ser monopolizador.⁴⁶ También era frecuente que los mismos guardacostas participaran en el comercio ilícito, como ilustra el caso de la harina que algunos oficia-

⁴² Dionisio de ALCEDO Y HERRERA: *Aviso historico, politico, geographico, con las noticias mas particulares del Peru, Tierra-Firme, Chile, y nuevo reyno de Granada, en la relacion de los sucessos de 205 años [...]*, Madrid, Diego Miguel de Peralta, 1740, pp. 284, 299, 302.

⁴³ *Real Cédula de Fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y Reglas Económicas de buen gobierno*, (1728), Madrid, Oficina de Antonio Sanz, 1765, fols. 33 y 124.

⁴⁴ Margarita Eva RODRÍGUEZ GARCÍA: “Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”, *Estudios de Historia Económica*, 46 (2005), pp. 19, 48.

⁴⁵ Héctor Andrés NEGRONI: *Historia Militar de Puerto Rico*, Madrid, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y Caribe/Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1992, p. 150.

⁴⁶ Arturo MORALES CARRIÓN: *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe: colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII*, Puerto Rico, La Editorial/UPR, 1995, p. 122.

les de la escuadra de Cartagena de Indias adquirirían mediante acuerdos secretos con comerciantes de Jamaica,⁴⁷ encargándose también de su redistribución.

Como sea, la perpetua escasez de buques reales destinados a la guarda y, los que había, pasando gran parte del año en otras diligencias, llevó a una cada vez más notable disposición de las autoridades, comerciantes e inversores para conformar escuadras locales. En la medida en que estas formaciones eran costeadas más por privados que por las cajas reales, menor era su actuación para vigilar y proteger, y mayor en la persecución de botines para satisfacer sus propios intereses, adquiriendo un perfil más acorde al curso ordinario. Aún así, el servicio de curso americano para «guardar costas y limpiar mares de piratas y tratantes de comercio ilícito» era considerado fundamental para la Corona,⁴⁸ y muy conveniente, al recaer su subvención en agentes regionales. Como era tradición, se comenzaba con algunos buques enviados desde España en armada de acompañamiento a flotas mercantes que, al arribar a aguas americanas, se agrupaban en avanzadas ya sea guardacostas o corsarias. Así fue creada la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias, cuyos orígenes se hallan en la salida desde Cádiz, el 3 de febrero de 1737, de la Flota de Tierra Firme y su escolta de «ga-leones guardacostas» al mando del teniente general Blas de Lezo y Olavarrieta.⁴⁹

Desde el inicio existía el plan de aprovechar algunos de sus navíos para que, una vez cumplida la misión, se dedicaran a patrullar la zona.⁵⁰ Así que poco después de su arribo en marzo, Lezo y el nuevo gobernador, el coronel Pedro José Fidalgo, procedieron a reunir el apoyo de comerciantes y vecinos para conformar dicha Compañía y utilizarla como guardacostas contra el contrabando inglés. Ésta comenzó con dos balandras y un fondo dividido en acciones repartidas entre 20 inversionistas. Constituida por tres directores, una Junta General, un Tesorero y un Escribano Real, contaba con un apoderado en Cádiz y un agente de negocios en Madrid. Tenía la facultad de elegir a sus oficiales y tripulación, y aunque se indicaba que podía tomar prestado armas y pertrechos de guerra de los depósitos reales de Cartagena, la directiva argumentó que como los extranjeros tenían navíos, víveres y pertrechos en abundancia, no contaban «con igual fuerza y competencia» al no haber donde abastecerse de lo propio, sino con los mismos ingleses en Jamaica. Por ello, solicitó la licencia de un navío anual desde

⁴⁷ Lance R. GRAHN: “Cartagena and its Hinterland in the Eighteenth Century”, en Franklin W. KNIGHT, Peggy K. LISS (eds.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, pp. 177-178.

⁴⁸ *Ordenanza de curso para Indias*, 29 de abril de 1754, citado en Oscar CRUZ BARNEY, “El proyecto de ordenanza de curso para Indias de 1754”, *ARSIURIS*, 14 (1995), pp. 373-431.

⁴⁹ Navíos guardacostas del cargo de Blas de Lezo despachadas a Cartagena en 1737, Archivo General de Indias (AGI), ES 41091, Consulados 771, 778, leg. 1.

⁵⁰ Manuel GARCÍA RIVAS: “En torno a la biografía de Blas de Lezo”, *Itsas Memoria*, 7 (2012), pp. 503-506.

España que trajera lo necesario, para regresar cargado con frutos americanos, con cuyas ventas se ayudaría al sustento de la compañía.⁵¹

Por aquel tiempo, convencido de las «notorias utilidades» del corso, el Infante Almirante proyectó el establecimiento de una Real Compañía Corsaria en La Habana, la cual iniciaría con dos navíos, dos fragatas y dos balandras (bergantines o paquebotas), sostenidos con caudales virreinales,⁵² para realizar recorridos en el Golfo-Caribe alternando la guarda con la distribución de situados.⁵³ Al parecer el plan nunca se concretó, aunque a inicios de 1738 arribaron a aquel puerto los navíos *Europa*, *África*, *Dragón*, *Victoria*, *Santa Bárbara* y *Triunfo* al mando del «comandante de la escuadra guardacostas» Benito Antonio Spínola,⁵⁴ mismos que en junio se incorporaron a las fuerzas de Lezo en Cartagena de Indias. Había una mayor urgencia de reforzar esta plaza ya que, era refugio a la Flota de Tierra Firme cuyopreciado cargamento continuaba a la espera de ser conducido a Portobelo para la feria. Cabe señalar que, al arribo de los buques se suscitó una controversia cuando Lezo negó a Fidalgo el derecho a su inspección, lo que obedecía al intento de evitar fraude y actividades ilícitas en los navíos del rey;⁵⁵ conflicto entre competencias que fue una constante en las colonias.

Por entonces, la relación con los ingleses también era tensa, evidente en el reciente arribo de la armada del comodoro Charles Brown a Jamaica. A estos también les molestaba las revisiones que con razón de “derecho de visita”, los guardacostas de Cartagena y de la Compañía de Caracas realizaban a sus navíos de permiso de la *South Sea Company*. La retención de varias de sus unidades en puertos españoles fue el pretexto para que inversionistas británicos, miembros del Parlamento, exigieran a su gobierno una indemnización y actuar en consecuencia. Pugnas políticas contra el primer ministro Robert Walpole, inflamadas con el escándalo de la “oreja de Jenkins”, empujaron la decisión de Inglaterra de declarar la guerra. Mención especial durante aquel conflicto de “Asiento” (1739-1748) merecen los guardacostas de la Guipuzcoana, pues no sólo destacaron en el apresamiento de navíos enemigos,⁵⁶ sino que participaron, mediante asientos específicos, en el transporte de pertrechos y gente, la escolta de mer-

⁵¹ Testimonio de los autos originales sobre una Compañía de Corso formada a instancia de Pedro José Fidalgo, caballero de la Orden de Santiago, gobernador y capitán de Cartagena (1 septiembre de 1737), citado en Amada MORENO LORENTE: “La fundación de la compañía de armadores en corso de Cartagena de Indias (1737)”, *Temas Americanistas*, 2 (1983), pp. 85-86. Tras dos años de servicio, los socios decidieron que su manutención era costosa, rendía pocas utilidades y era inútil para detener el contrabando. Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: op. cit., pp. 87-88.

⁵² Aviso del establecimiento de una escuadra en la Habana, 7 de enero de 1738, Archivo General de la Nación (AGN), Reales Cédulas Originales, vol. 58, exp. 12. fol. 14.

⁵³ Johanna VON GRAFENSTEIN: “Concepciones espaciales y visiones imperiales: el Caribe en la época del reformismo borbónico”, *Cuicuilco*, 10:29 (2003), p. 14.

⁵⁴ Órdenes a Benito Spínola, comandante de la Escuadra Guardacostas, para que destine dichos navíos a La Habana, citadas en María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio*, p. 176.

⁵⁵ Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: op. cit., p. 89.

⁵⁶ Véase Gerardo VIVAS PINEDA: op. cit.

cantes, y como apoyo a las escuadras reales durante misiones especiales. Entre ellas, el envío de ocho navíos con 1 000 hombres a La Habana (1740); el auxilio con tropas y pertrechos a la escuadra del teniente general Rodrigo de Torres y Morales, que se hallaba en Ferrol exhausta y sin fondos para dirigirse a Cartagena de Indias; y el envío de suministros a Santander para habilitar la flota de José Pizarro destinada a la Mar del Sur.⁵⁷

Con respecto a la armada de Torres, cuando tras muchos trabajos ancló finalmente en La Habana en febrero de 1741, para reparaciones, comenzó a realizar funciones guardacostas de manera circunstancial. Durante poco más de tres años que permaneció en la isla, con dos o tres buques, en ocasiones junto con navíos de la Guipuzcoana, colaboró en la vigilancia costera, apoyó a corsarios armados por gobernadores, convoyó embarcaciones desde y hacia Veracruz y repartió situado de Barlovento.⁵⁸ A partir de que España e Inglaterra entraron en la Guerra de Sucesión Austriaca (1740), el conflicto se sostuvo básicamente por escuadras guardacostas o corsarias regionales, reducido a patrullaje, encuentros entre corsarios y captura de presas.

Curso de Estado y la guardia costera americana

La disimulada neutralidad de la política española en la segunda mitad de siglo se distinguió, no obstante, por el impulso al curso de Estado por parte de dos secretarios de Marina consecutivos: Zenón de Somodevilla Bengoechea, marqués de la Ensenada, y Julián de Arriaga y Rivera, ambos herederos de la política naval de José Patiño, en la que la potencia corsaria organizada bajo lineamientos ministeriales fue fundamental.⁵⁹ Así lo había demostrado la creación de las escuadras de Tierra Firme y la Guipuzcoana con atributos para el curso y la guardia costera, además de las campañas de contracurso norafricano que, en la década de 1730, operaron con navíos de línea y fragatas

⁵⁷ “Manifiesto que con incontables hechos prueba los grandes beneficios que ha producido el establecimiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y califica cuán importante es su conservación al Estado, a la Real Hacienda, al bien público y a los intereses de la provincia de Caracas”, en *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: noticias historiales prácticas de los sucesos y adelantamientos de esta compañía desde su fundación año de 1728 hasta el de 1764* [...], Madrid, Dirección de la Real Compañía, 1765.

⁵⁸ María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio...*, pp. 200-202, 218.

⁵⁹ Sobre las políticas americanistas de Patiño, véase: Antonio BÉTHENCOURT MASSIEU, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, Valladolid, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid-Escuela de Historia Moderna, 1954.

lideradas por oficiales como Antonio Serrano y el conde de Clavijo,⁶⁰ cuyos gastos de operación comenzaron con inversión real y se sostuvieron con la captura de presas.

Cuando Ensenada heredó las riendas del gobierno universal (Guerra, Hacienda, Marina e Indias) en 1743, llevó a cuestras las decisiones de la última etapa de la Guerra de Asiento, en la que, como se vio, los corsarios fueron instrumento vital de estrategias que incluyeron la vigilancia costera y el convoy de navíos. Ante el siguiente periodo de obligada paz y ahorro de recursos, la posición del secretario fue conservar a España pacífica «sin humillación», mostrándola neutral pero armada y a distancia de potencias como Inglaterra.⁶¹ Amigo de las treguas que terminaran con conflictos largos y costosos, sin embargo, estaba convencido de que había que aprovechar cualquier ocasión para realizar ofensivas sorpresivas que aceleraran dicho final.⁶² De ahí su inclinación por campañas de corso profesional o corso de Estado, algunas de índole secreta (incluso para el propio monarca), como el operativo para el combate al corso argelino encomendado en 1748 al entonces capitán de navío, Julián de Arriaga, con ordenes de destruir Argel.⁶³

Convencido de que la Marina debía atender, entre otras cosas, «al corso contra infieles y a guardacostas regulares en América»,⁶⁴ en esta última apretó nudos en el combate al contrabando en el Caribe y al sur de Tierra Firme, porque de ello dependía el flujo de caudales que cubrían más de la mitad de los gastos del rearme naval.⁶⁵ Específicamente, Ensenada tenía en la mira exterminar la extracción ilícita de palo de tinte y expulsar a los ingleses de los territorios usurpados, para lo que aprobó el hostigamiento a sus naves por parte de corsarios guardacostas enviados por el gobernador de Yucatán a Honduras.⁶⁶ Luego, mientras el Secretario de Estado José de Carvajal llevaba a cabo negociaciones para un nuevo tratado de amistad y comercio con Inglaterra, en diciembre de 1751 instó una campaña de apoyo a los corsarios para el despojo de los ingleses de Campeche y el reguardo de las costas de Yucatán, Belice y Honduras. Para ello dispuso destinar dos navíos de la Armada de Barlovento y dos construidos en Campeche con dineros del virreinato, para una escuadra a cargo de Antonio de

⁶⁰ Véase María BAUDOT MONROY: “La expedición naval contra Argel de 1733”, en Rafael TORRES SÁNCHEZ (coord.), *Studium, magisterium et amicitiahomenaje al profesor Agustín González Enciso*, Madrid, Eunate, 2018.

⁶¹ Fernando BORDEJÉ Y MORENCOS: “El poder marítimo en la concepción política del Marqués de la Ensenada”, *La marina de la Ilustración: ciclo de conferencias* (noviembre 1988), 2, 1989, p. 7.

⁶² Antonio RODRÍGUEZ VILLA: *Don Cenón de Somodevilla y Marqués de la Ensenada. Ensayo Biográfico formado con documentos en su mayor parte originales inéditos y desconocidos*, Madrid, Murillo, 1878, pp. 516.

⁶³ María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio...*, p. 237.

⁶⁴ Didier OZANAM: “Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, 4 (1980), p. 69.

⁶⁵ Fernando BORDEJÉ Y MORENCOS: op. cit., p. 21.

⁶⁶ El plan implicaba desarrollar el monopolio de palo de Campeche y su comercio en España estableciendo una compañía de comercio con capital de Hacienda y particulares. Véase José Luis GÓMEZ URDAÑEZ: “Carvajal y Enseñada, un binomio político”, en José Miguel DELGADO BERRADO y José Luis GÓMEZ URDAÑEZ (coords.), *Ministros de Fernando VI*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002, pp. 87-98.

Castañeda y Jover.⁶⁷ Pese a comenzar con altibajos debido a la lentitud en las comunicaciones, la improvisación y desacuerdos entre las distintas autoridades,⁶⁸ la expedición logró expulsar a los intrusos de la región en 1754.

Mientras esto ocurría, el teniente general Pedro Mesía de la Cerda, hallándose en campaña de corso en el Mediterráneo, recibió una orden secreta expedida en julio de 1752 con indicaciones de omitir pasadas órdenes y cumplir «su verdadero destino», que era navegar hasta Cartagena de Indias y de ahí dirigir una escuadra en campaña de corso en persecución de franceses en el Darién y de contrabandistas neerlandeses entre Cumaná y Caracas.⁶⁹ Por entonces, los enfrentamientos con holandeses en las costas venezolanas habían llevado al gobernador de Curazao a retener algunas embarcaciones españolas en las que iban pliegos de la corte dirigidos a autoridades coloniales.⁷⁰ En consecuencia, el teniente debía informarse si lo tomado había sido restituido o, de lo contrario, exigir su devolución bajo advertencia de tomar represalias. Esta empresa de corso de Estado se organizó a expensas de la Real Hacienda con navíos casi todos recién construidos,⁷¹ en espera de que en cuanto a capturas se procediera según las Ordenanzas de la Armada de 1748 expedidas por el propio ministro.⁷²

Para que ésta y otras ofensivas con fines estratégicos continuaran realizándose de acuerdo a reglamentos y tratados internacionales, ese mismo año Ensenada solicitó a la Junta de Marina redactar una ordenanza para el corso «destinada a los guardacostas de la Armada y a los corsarios que actuaban como guardacostas con patentes emitidas por los gobernadores de las plazas americanas».⁷³ El reglamento no pudo expedirse debido a la súbita sustitución del ministro, pero su sucesor, Arriaga, lo concretó en la Ordenanza de corso para Indias de 1754,⁷⁴ que servía para regular el reconocimiento y detención de embarcaciones que hiciesen «los bajeles de la Armada que en América sirvieren de guardacostas». Asimismo, en 1762 publicó otro reglamento para el corso de particulares.⁷⁵ Como explica Baudot Monroy, quien mejor ha estudiado al

⁶⁷ María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio...*, pp. 350-351.

⁶⁸ Lucio MIJARES PÉREZ, “Programa político para América del Marques de la Ensenada”, *Revista de Historia de América*, 81 (1976), p. 104-106.

⁶⁹ Órdenes a los comandantes de su armada para que vayan a las costas del Darién a perseguir y aprender embarcaciones francesas (julio de 1752) e instrucción para el jefe de escuadra Pedro Mesía de la Cerda a cargo del corso de las costas de Tierra Firme (julio de 1752), citadas en María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio...*, p. 339.

⁷⁰ María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio...*, p. 341.

⁷¹ Los jabeques *Cazador*, *Volante*, *Galgo* y *Liebre* (24 cañones); *El Septentrión* (64 cañones), la fragata *La Galga* (34 cañones) y el paquebote *El Marte* (14 cañones).

⁷² *Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, Madrid, Imprenta Juan de Zúñiga, 1748.

⁷³ María BAUDOT MONROY: *La defensa del Imperio...*, p. 411.

⁷⁴ Artículo LXXXV, *Ordenanza de corso para Indias*, en Oscar CRUZ BARNEY, “El proyecto de ordenanza ...”.

⁷⁵ *Ordenanza del 1 de febrero de 1762. Prescribiendo las reglas con las que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la Corona*, Madrid, Imprenta de Juan de San Martín, 1762.

personaje, el nuevo ministro estaba convencido de que la mejor estrategia de defensa americana era el corso, sobre todo, como se vio, el practicado por las escuadras guardacostas. La idea de este servicio como “remedio de los males” de España en su competencia con otras naciones, se consideraba ideal y justificada bajo fundamentos históricos firmes.⁷⁶

Guardacostas vs. corsarios

Poco antes del inicio de las reformas navales promovidas por los “ministros del corso”, cuando en 1742, el capitán general de Canarias Andrés Benito, exigió a los armadores de corso fungir como guardacostas para proteger sus costas, el entonces intendente de Cádiz, Francisco de Varas y Valdés, salió en su defensa argumentando que aquello era contrario a la práctica «natural», pues no conocía «ordenanzas o máximas políticas o de guerra» que mandaran que los particulares –quienes invertían sus caudales y exponían sus vidas– tuvieran dicha obligación. La única razón por la que se armaban era rendir navíos mercantes y «lograr las ventajas» de su patente; y en dado caso de que tuvieran que fungir como guardacostas, había que costearlos y gratificarlos proporcionalmente.⁷⁷ Ello da cuenta de la idea que se tenía de que el servicio guardacostas era responsabilidad estatal, lo que incluía el que realizaban los privados bajo contrato.

Hasta entonces, pese al esfuerzo ministerial de centralización de sus fuerzas navales, la imposibilidad para dedicar unidades del rey suficientes para la guarda suscitó que su funcionamiento continuara dependiendo de necesidades y financiamientos más bien privados, especialmente por parte de corsarios, lo que no estuvo a salvo de generar algunas dudas sobre sus competencias. Así se entiende que, en 1767 Arriaga recibiera la solicitud del gobernador de Puerto Rico, el coronel Marcos de Vergara, para que a las embarcaciones allá destinadas para la lucha contra el contrabando se les diera el nombre de guardacostas y «no de otra forma»; es decir, corsarios.⁷⁸ No olvidemos que Puerto Rico, como otras islas caribeñas, tenía la tradición de armar guardacostas con corsarios. Algunos alcanzaron gran poder, como Miguel Enríquez “El corsario negro”, quién llegó a operar hasta treinta navíos (1701-1712) y participó en expediciones militares (1717, 1728 y 1729), permaneciendo activo hasta que fue acusado de contrabando.⁷⁹ Con tales antecedentes, no extrañe que, para Vergara, un hombre de forma-

⁷⁶ Véase Memorial de Manuel de Salvide a Arriaga, exaltando la necesidad y conveniencia del corso fundado en razones históricas, Palma de Mallorca, febrero de 1775, MNM, Colección Manuel de Salvide (MS), tomo V, Presas, doc. 322, fols. 620-627.

⁷⁷ Citado por Enrique OTERO LANA: “La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 44 (2009), p. 45.

⁷⁸ Citado en Oscar CRUZ BARNEY, *El corso marítimo*, p. 235.

⁷⁹ Celestino Andrés ARÁUZ MONFANTE, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1984, p. 164.

ción militar, las obligaciones de los guardacostas debían quedar claras desde el nombre.

La imagen de la guarda como un brazo de la Armada, permanecía enraizada en los cuerpos castrenses desde los orígenes de las primeras flotas “de la guarda” de nombres rimbombantes como Armada Real del Océano. Sin embargo, la eficacia de los corsarios españoles, «una página comúnmente silenciada en las historias españolas»,⁸⁰ presentándose como un instrumento que en manos del Estado cumplió con los objetivos de vigilancia costera, protección y persecución del contrabando, continuó siendo innegable.

Más conforme avanzó la centralización de la administración estatal hacia finales de la centuria, la noción de la guardia como parte de las funciones de la Marina de guerra fue en aumento y los guardacostas fueron sufragados cada vez más por los virreinos, al tiempo de definir mejor sus rangos de operación en cuanto al corso. Ello se percibe en dos instrucciones expedidas en 1774, una para el comandante de los guardacostas reales de Cartagena, con facultades para el corso,⁸¹ y otra, para la operación de los buques guardacostas del rey en Cuba, que instruía cómo hacer el corso para extinguir «por todos los medios posibles» el contrabando. Este último fue redactado por el comandante Juan Bautista Bonet y enviado a Arriaga a fin de aclarar su carácter, ya que, decía, se tenía un concepto «demasiado rígido y peligroso» de su manejo. ¿Acaso Bonet se refería a las libertades del corso y lo que ello significaba para los intereses reales? Quizás sí, y por ello puntualizaba bajo qué reglamentos se regirían los procedimientos de captura y distribución de presas.⁸²

Ya desde 1772 se había ordenado que los guardacostas en la Habana volvieran a depender de la Marina de guerra,⁸³ bajo el mando de sus oficiales “para evitar los inconvenientes que de otro modo se tocaban”. Así, para 1774 comenzaron a operar financiados por caudales de las cajas de Marina bajo el derecho de “Armada y Piragua” que, sin embargo, en dos años y medio disminuyeron.⁸⁴ Es probable que continuaran sosteniéndose de las capturas de presas. Por cierto, años más tarde se generaría una controversia entre José de Mazarredo y Francisco Machado sobre si considerar

⁸⁰ Manuel LUCENA SALMORAL: *Algunas notas...*, p. 1575.

⁸¹ Instrucciones al comandante de los guardacostas referentes al modo de hacer el servicio las embarcaciones reales (15 de marzo de 1774), citado en Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: op. cit., pp. 112-113.

⁸² Instrucciones para la escuadra de guardacostas de La Habana (14 de enero de 1772), Carta de Juan Bautista Bonet a Julián de Arriaga (1 de diciembre de 1722) e Instrucción que han de observar los comandantes de los buques del rey Guarda-Costas de la Isla de Cuba (9 de agosto de 1774), referidas en Oscar CRUZ BARNEY: *El corso marítimo*, pp. 228-230.

⁸³ Comunicación de José de Gálvez a Antonio Valdés, San Lorenzo, 12 de octubre de 1784, Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (en adelante AGMAB), Secretaria de Estado y del Despacho de Marina, Sección expediciones a Indias, 78400, leg. 2, doc. 47. 3 fols.

⁸⁴ Carta de Juan Bautista Bonet al Marqués González de Castejón, Habana, 14 de mayo de 1777, AGMAB, Colección Guillén (CG), Corso y presas, Generalidad, Informe Mazarredo, 5205-L, fols. 47-48.

“presas” o “comisos de mar” (término que se consideraba más apropiado para un servicio real) a las incautaciones que hicieran de las embarcaciones contrabandistas.⁸⁵

Como sea, el avance en la centralización de las fuerzas navales continuó y un ejemplo fue la aparición en 1781, una vez relevada la Guipuzcoana de sus funciones guardacostas, reducida a “negociante particular”, de un *real proyecto y guardacostas* que recibió ingresos de vigilancia costera en Cumaná; seguido de los *resguardos de la mar o del corso y resguardo marítimo* que se mantuvieron hasta 1784 bajo la administración de oficiales reales.⁸⁶

Si embargo, en Cartagena de Indias, la tradicional co-dependencia entre autoridad y sociedad para movilizar guardacostas en la defensa territorial provocó que, en 1783, se revirtiera la marcha y se tomara la decisión real de retirar los buques guardacostas, por ser de gran porte y costo y suplir sus funciones nuevamente contratando corsarios de Caracas.⁸⁷ Las autoridades metropolitanas y virreinales estaban convencidas de que el servicio era mejor operado por los privados y sus ágiles barcazas, así como menos costoso. Todavía durante los siguientes tres años, apoyados por el comandante del apostadero, los oficiales de la Armada se resistieron a ceder el mando de los buques corsarios, pues no consideraban aptos a sus capitanes para la encomienda. Esta actitud y la opinión del corsario que logró ser el primero de sus comandantes, Juan Álvarez de Veriña, de que el ejercicio de abordar corsarios «no se aprendía en los navíos de guerra»,⁸⁸ resumía un conflicto estéril en el que, para unos, los buques del rey no eran suficientemente numerosos ni aptos para el corso y la persecución del contrabando; mientras que, para otros, los corsarios no eran los mejores para el servicio de vigilancia litoral y defensa del imperio.

Asunto aparte fue la Instrucción para comandantes de embarcaciones “corsarias-guardacostas” de 1784, mediante la cual el concepto que durante la primera mitad del siglo XVIII dominara la práctica de las escuadras oficiales en el área del Golfo-Caribe, fue formalizado por primera vez. Esta constó de 93 estatutos que definían las facultades de sus oficiales, el regimiento disciplinario y táctico de la práctica castrense, la impartición de justicia y los procedimientos de administración de pertrechos, ar-

⁸⁵ Expedientes 1-3 sobre distribución de presas de trato ilícito, sobre que no llegan a ponerse de acuerdo Mazarredo Machado, Madrid, 23 de marzo de 1789, y Real cédula y reglamento de la distribución de comisos guardacostas, El Pardo, 21 de febrero de 1786, *Ibíd.*, fol. 119. Sobre fallas en el sistema de repartición existentes desde antes, véase la Instrucción de Antonio Valdés para el repartimiento de presas por los guardacostas de la Habana de 1778, MNM, Colección Antonio de Mazarredo, tomo LI, Ms. 2381-637, fols.184-263.

⁸⁶ María José NESTARES PLEGUEZUELO: *Fiscalidad y marginalidad en el Oriente Venezolano en el siglo XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 1991, pp. 83-84.

⁸⁷ Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: *op. cit.*, pp. 171.

⁸⁸ *Ibíd.*, pp. 121-122.

mamentos y finanzas, a cargo de la Real Hacienda novohispana.⁸⁹ La instrucción antecedió al Plan integral de resguardos terrestres y marinos de Veracruz (1787) que el virrey Manuel Antonio Flores diseñó junto al intendente Pedro Corbalán, y que culminaría en la *Instrucción Provisional para Guardacostas del Seno Mexicano* (1791). Como muchos otros, el plan nunca fue ejecutado, entre otras cosas por su alto costo. Sin embargo, durante el proceso se construyeron los bergantines *Volador* y *Saeta*, los cuales fueron puestos a disposición de los guardacostas que habían de resguardar las costas de Yucatán, Campeche, Veracruz y Tamaulipas. Antes de ser aprobada en 1793,⁹⁰ la instrucción fue puesta a revisión, entre otros asuntos por un desacuerdo entre el capitán guardacostas, Ignacio de Olaeta y el virrey, dado que el primero consideraba que sus buques de guerra no merecían inspección por parte de las autoridades portuarias – como si fuesen contrabandistas o corsarios –, porque estaban amparados por fueros de la Armada.⁹¹

Nuevamente en Cartagena de Indias, la gestión de los ministerios de Guerra, Hacienda y Marina a cargo del marino Antonio Valdés y Fernández Bazán, y el nombramiento de un nuevo virrey también perteneciente al Cuerpo, logró que en 1788 finalmente se implantara de manera permanente la guardia costera a cargo de la Marina Real –y sus arcas–. Decisión que encontró respaldo en el primer ministro de Estado, Manuel Godoy, y otros consejeros, convencidos de que el servicio debía estar en manos de profesionales y no de mercenarios particulares,⁹² pues como diría aquel virrey, sólo en el Cuerpo residía la obligación y había «causas y motivos» para «contar con aquel grado de desempeño». ⁹³ La cúspide de esta política llegó en medio de una revolución global. El derrumbe progresivo de las estructuras del Antiguo Régimen llevó a la Monarquía Española a reforzar su autoridad, para lo que Godoy emprendió una reforma operativa y centralizadora de las funciones de la Marina. En este marco surgió la iniciativa, poco conocida, como Instrucción práctica para el establecimiento de guardacostas en Venezuela de 1802, la cual proponía la organización de una escuadra dando cuenta del historial de dicho servicio en la provincia, desde la Compañía Guipuzcoana,

⁸⁹ Instrucción para comandantes de embarcaciones Corsarias-Guarda-Costas (2 de abril de 1784), citada en Oscar CRUZ BARNEY: “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de historia naval*, 16:60 (1998), p. 49.

⁹⁰ Nuevo plan de arreglo para los resguardos de Veracruz (23 de diciembre de 1787), Instrucción Provisional para Guardacostas del Seno Mexicano (3 de marzo de 1791), e Instrucción que han de observar los comandantes de los buques Guarda-Costas del Seno Mexicano (25 de abril de 1793), citadas en Oscar CRUZ BARNEY: “El régimen jurídico...”, p. 51, 54-55.

⁹¹ Representación del comandante de los buques guardacostas de Veracruz sobre que los reconocimientos que se les sujeta en las entradas son contrarios a los fueros declarados en Real Orden del 20 de agosto de 1789, citado en Oscar CRUZ BARNEY: “El régimen jurídico...”, p. 57.

⁹² Ángel Francisco MANZANILLA CELIS: op. cit., p. 217.

⁹³ Citado en *Ibidem*, p. 116.

hasta los proyectos de resguardo reales (1781-1784) anteriormente mencionados.⁹⁴ Finalmente, para culminar el dilatado proceso de unificación de las fuerzas navales públicas, se expidió la Instrucción para los guardacostas de Indias de 1803, la cual decretaba que todos los guardacostas de los dominios quedaban incorporados a la Real Armada en una misma clase de servicio y reglamento.⁹⁵ Desde entonces, separada de tajo del servicio de particulares y puesta al control total del Estado, los guardacostas de la Armada se encargaron del resguardo y combate al contrabando en Nueva España, Nuevo Reino de Granada y el Virreinato del Río de la Plata.

Conclusiones

La evolución de la guardia costera en el Golfo-Caribe expone, por un lado, el afán permanente de la Corona, de sostener un sistema de resguardo efectivo en los virreinos y mantener el control de sus fuerzas navales al servicio de sus objetivos, y por el otro, pese a la evolución del estado moderno hacia la centralización de poderes, la necesidad de colaborar con la sociedad para la movilización de recursos militares ante la creciente demanda bélica a nivel internacional. Desde las primeras formaciones de protección americanas, herencia de las escuadras reales peninsulares del Estrecho y escolta de las flotas trasatlánticas, fue notorio que para su sostén no bastaban las arcas reales y los impuestos al comercio y metales preciosos de Indias, requiriendo la participación de agentes particulares de diversas regiones preocupados en proteger sus intereses que iban de mar en mar y de puerto en puerto, al ritmo de las flotas de Tierra Firme y de la Nueva España.

De ahí que, de forma paralela y complementaria a las operaciones de las escuadras oficiales, las cuales nunca fueron suficientes para cubrir el territorio imperial de forma permanente, los gobiernos locales implementaran escuadras con marco operativo real en co-dependencia con agentes de la sociedad, ampliando el campo de participación de la iniciativa privada interesada no sólo en combatir el problema del contrabando enquistado en las colonias, y asegurar sus costas y pasajes, sino de beneficiarse de la obtención de presas y botines o la oportunidad de exportar e importar mercancías de manera lícita o ilícita. De este contexto geopolítico de interrelaciones e intereses que entrelazaron lo público y privado surgió una fórmula naval única, flexible y algo fugaz, de los corsarios guardacostas. Un brazo de la Armada con atributos de corso que, como Lucena, Baudot y Manzanilla indicaron, más que un sistema auxiliar,

⁹⁴ Instrucción práctica sobre el establecimiento de guardacostas de la provincia de Venezuela y sus agregadas [...], Juan Antonio de Carvajal, Madrid, 7 de junio de 1802, AGMAB, Colección Guillén (CG), Corso y presas, Generalidad, 5221-L.

⁹⁵ *Instrucción para gobierno de los bajeles de S.M. Guardacostas de Indias*, Madrid, Imprenta Real, 1803, p. 6.

constituyó un instrumento eficaz que la Corona supo organizar y poner al servicio de sus propósitos más inmediatos.

Sin embargo, la falta de un reglamento bien definido para un sistema del ámbito real que merodeaba con el privado, aunque permitió mayor flexibilidad en su organización cuando se requirió el apoyo de la sociedad y sus recursos para la proyección de fuerza estatal, como se vio, también provocó algunos desacuerdos relacionados con la naturaleza de sus fines. Los continuos intentos y diversas fórmulas aquí expuestas para organizarlo de manera oficial, dan cuenta de que el proceso no fue fácil, tanto para su control, como para el cumplimiento de sus objetivos, que al final no eran otros que la vigilancia, protección y persecución del contrabando en las colonias. El empuje de la centralización de poderes acabó por disociar a la guarda de la dependencia privada hacia un nuevo modelo defensivo marcado por la modernidad de las fuerzas estatales. Definida su naturaleza como órgano público, sobreviviría al embate de la Era de las Revoluciones y el surgimiento de las nuevas repúblicas.