



Reportatge

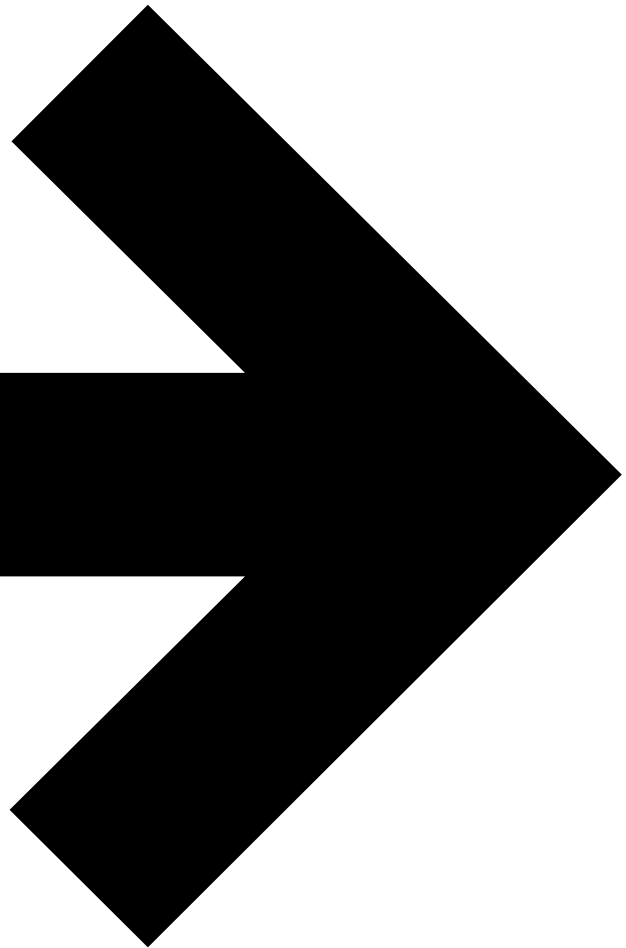
Corsarios en el Mediterráneo occidental.

La actividad corsaria del Principado de Cataluña durante la primera mitad del reinado de Felipe IV (1621-1640)

Raül Moscoso González

**Aquest estudi
ens endinsa en les
circumstàncies que
van propiciar les
polítiques per reactivar
l'activitat corsària
promulgades en temps
de Felip IV, i els efectes
i la repercussió que**

**aquestes polítiques
van tenir en el Principat
de Catalunya. Aquest
treball de màster ha
estat el guanyador
del II Premi Antoni
de Capmany.**



■ RESUMEN

Desde el mundo clásico hasta bien entrada la contemporaneidad, el control del tráfico marítimo se erigió en uno de los principales pilares sobre el que se sustentaron la mayoría de las potencias europeas debido, principalmente, al enorme flujo de riqueza que circuló por sus canales. La piratería de estado o corsarismo, cuyo zenit se alcanzó durante la modernidad, se configuró en uno de los principales mecanismos por los cuales los distintos poderes territoriales intentaron ejercer en régimen de monopolio la violencia sobre las aguas bajo su influencia, a través de la cual pretendieron el control sobre el tráfico comercial.

La evolución histórica de un territorio eminentemente marítimo como el Principado de Cataluña, indisolublemente ligado a las aguas mediterráneas a las cuales se proyectó desde su ya temprana gestación, no puede entenderse sin el conocimiento de la violencia que las autoridades del territorio impulsaron y ejercieron sobre las mismas, especialmente en su dimensión privada.

Palabras clave: corsarios, piratas, comercio, violencia marítima.

■ ABSTRACT

Since the Classical Period until our days, the control of maritime traffic has been one of the main objectives in the military agenda of European Great Powers. State piracy or privateering, especially in the Early Modern period, became one of the most important tools to exercise the monopoly of violence in their respective territorial waters. Furthermore, the guidance and control of international trading routes was another key function of this privateer action. The historical evolution of an eminently maritime territory like the Principality of Catalonia cannot be fully understood without the proper investigation on the violence inflicted by its local authorities in their own segment of the Mediterranean Sea, particularly in its private dimension.

Keywords: privateers, pirates, commerce, maritime violence.

■ EL CORSO CATALÁN. UN VIEJO OFICIO PARA UN MUNDO MODERNO

La piratería de estado representó durante siglos uno de los instrumentos bélicos más utilizados por los distintos poderes territoriales establecidos a lo largo de toda la geografía europea, la cual les permitió, con el ejercicio de su actividad, la aplicación de su autoridad más allá de los límites físicos de sus territorios. En el caso del Principado de Cataluña, cuya geografía proyectaba inequívocamente a sus habitantes hacia las aguas del Mediterráneo, la asociación entre piratas y señores territoriales contaba ya a inicios del siglo XVI con una larga y fructífera trayectoria. La contratación de flotas piráticas por parte de los condes de Barcelona fue una constante ya desde inicios del siglo XI, sin las cuales no puede entenderse la gran expansión catalana por el Mediterráneo.

Alfonso V de Aragón, apodado el Magnánimo, fue uno de los reyes de todo el espectro mediterráneo que más espoleó la actividad corsaria, y tanto su reinado como sus conquistas no pueden entenderse sin contemplar de un modo general los efectos de esta. Únicamente a través de las acciones de Bernat de Vilamarí, nombrado expreso capitán de la Armada Real y uno de los corsarios más activos del Mediterráneo occidental, puede comprenderse la capacidad marítima aunada en torno al monarca aragonés, que permitió la destrucción del puerto de Marsella en 1432 y la conquista del Reino de Nápoles en 1433.

Hasta finales del siglo XV, la relación entre los contingentes piráticos y los condes de Barcelona se estableció en parámetros que podrían catalogarse de equilibrio, pues las regulaciones que estos imponían sobre la práctica corsaria –indiferentemente de quién fuera el titular del Principado– restaban dirigidas a evitar que la acción depredadora interfiriera en la política exterior del territorio, así como también a grabar con un 20 % las capturas realizadas por los corsarios, el conocido como *quinto real*¹. Por su parte, los corsarios al servicio del Principado de Cataluña podían apresar todos aquellos buques pertenecientes a los territorios con los que existiera un estado de guerra o comerciaran ilícitamente en los puertos

del litoral catalán. Durante ese periodo se generalizaron las conocidas como *patentes de represalia*, o *cartas de represalia*, licencias reales limitadas en el tiempo y el espacio que se concedían a un súbdito cuando este hubiera sido víctima de la depredación –real o ficticia– de los súbditos de otro soberano territorial. Estas licencias, que podían ser expedidas sin la necesidad imperativa de que existiese un estado de guerra con el país agresor, respondían a la Ley del Talión en base a la lógica de que, si el soberano del agresor no quería o no podía reparar el daño infligido por sus vasallos, el agredido podía rehacer sus pérdidas atacando de buena lid a cualquier otro mercader del reino agresor².

Esta libertad de presas propició que, durante los combates finales de la decimoquinta centuria, la guerra comercial entre catalanes y genoveses se intensificara velozmente, especialmente tras la proclamación de Fernando II de sus aspiraciones sobre el Reino de Nápoles³. La captura en 1482 de dos galeras de Bernat II de Vilamarí cerca de Barcelona, así como la destrucción del buque corsario de Felip Barceló en Valencia a inicios de 1484, obtuvieron como respuesta el ataque a naves genovesas por parte de los corsarios catalanes y valencianos. Francisco Torrelles, natural de Valencia, fue quien asestó el mayor golpe al capturar en el interior de una embarcación genovesa al hijo del Dux.

Con la conquista del Reino nazarí próxima a su finalización, Fernando el Católico empezaba a centrar su mirada en una futura guerra contra Francia que le permitiera recuperar los condados del Rosellón y de Cerdeña. Las tensiones con Génova debían concluir en previsión de un conflicto de mayores dimensiones, y la forma más efectiva de llevar a cabo la tarea era limitando por imperativo jurídico la depredación marítima. Una pragmática emitida por los Reyes Católicos el 12 de enero de 1489 prohibió toda la navegación en corso por sus territorios con el objetivo de:

Reprimir y castigar a los corsarios, así súbditos nuestros, como los otros que postposado el temor de Nuestro Señor, y la corrección nuestra, infestan y roban los navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente en gran deservicio de Dios y Nuestro Daño, y deservicio

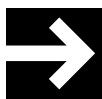
de nuestros vasallos y de la cosa pública, la cual es aumentada con el ejercicio de la mercadería, y se desvía a causa de los dichos piratas, contra los cuales queremos que sea procedido⁴.

El corso quedaba finalmente regulado bajo la autoridad de la Corona, que pretendía el control sobre la violencia marítima tal y como se estaba efectuando sobre el ejército⁵. La creación de la Armada de Vizcaya en 1493 representó la constitución de la primera flota regular de la modernidad y el broche final de la nueva política bélica iniciada por Fernando el Católico, que enterraba así la preponderancia corsaria inherente al medievo en beneficio de una Armada Real de carácter regular o, al menos, eso pretendió.

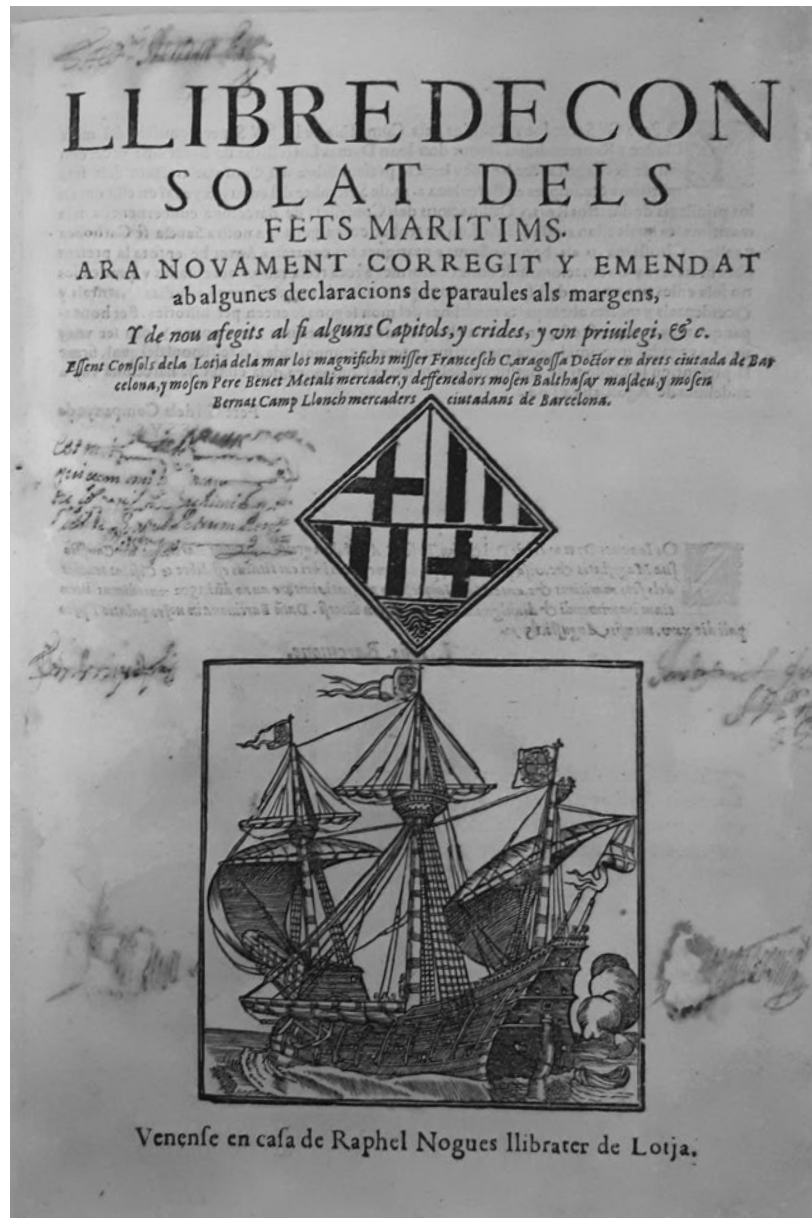
La gran expansión territorial que acompañó el ascenso de la Casa de Austria al trono hispano supuso, entre otras muchas cuestiones, la constatación de la incapacidad de control que la Corona pretendía sobre sus mares. Si durante el siglo xv resultaba enormemente gravoso asegurar las aguas bajo influencia hispana únicamente con las fuerzas reales –bien fueran regulares o contratadas a través de asientos–, tras la expansión territorial que acompañó a la Casa de Austria fue inviable⁶.

Carlos V, que pretendió reactivar la actividad corsaria a través de la concesión de la gracia de la supresión del quinto real⁷, concebía la piratería de estado como un sistema defensivo de bajo coste, por lo que únicamente se expidieron licencias en estado de guerra y se mantuvo la limitación de presas en base a los intereses de la Corona⁸.

Esta política se mantuvo durante los reinados de Felipe II y Felipe III, por lo que la actividad corsaria, limitada y constreñida por la Corona, era incapaz de adaptarse a los nuevos tiempos, y al no resultar rentable, se difuminó lentamente. Los corsarios acabaron integrándose definitivamente en los distintos niveles de la estructura castrense a través del ejercicio de los distintos empleos militares, dejando paso de este modo a un nuevo sistema de colaboración con las autoridades a través de la inversión, es decir, asentistas⁹. Por otra parte, la depredación dentro del comercio marítimo resultaba cada vez más testimonial dentro de la política imperial. El mantenimiento de la concordia entre los distintos territorios



Llibre del Consolat de Mar. Edición de 1627.
(Museu Marítim de Barcelona)



que integraban el ente político hispano, así como los distintos tratados de paz alcanzados por la Corona, cercenó de raíz la motivación principal del corso mercantil: las presas¹⁰. En este contexto, los navíos comerciales apenas portaban el armamento suficiente para defenderse ante una posible agresión berberisca, pues les convenía no resultar útiles para la guerra¹¹ y, por consiguiente, la actividad corsaria acabó por desvanecerse.

Tras el desastre de la expedición inglesa de la Felicísima Armada, y debido a una multitud de factores, la Monarquía Hispánica sufrió un acelerado proceso de desgaste que le supuso la pérdida de la hegemonía militar en Europa¹². El vasto territorio que poseía la Corona impedía la correcta salvaguarda de este y dificultaba su financiación, por lo que se precisaban elementos defensivos descentralizados que reforzaran la seguridad tanto en las costas como en los circuitos comerciales mediterráneos. El 24 de septiembre de 1621, el recién coronado Felipe IV promulgó las Ordenanzas generales para el corso con las que, en teoría, se procuraba reactivar la actividad corsaria en sus territorios¹³, pero que, en la práctica, pretendían la construcción de buques de guerra con capital privado para el uso público.

■ LA ACTIVIDAD BÉLICA DE LOS CORSARIOS DEL PRINCIPADO DE CATALUÑA (1621-1640)

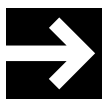
El ascenso al trono del joven Felipe IV –a la temprana edad de dieciséis años– coincidió en el tiempo con la finalización de la Tregua de los Doce Años y, por consiguiente, con el reinicio de las hostilidades entre las Provincias Unidas y los Habsburgo, provocando que el epicentro político y bélico del continente se trasladara paulatinamente al norte de Europa y desplazara al Mediterráneo a un escenario secundario dentro de la política exterior hispana. La progresiva retirada de las grandes flotas del Mediterráneo trajo consigo la introducción de los comerciantes procedentes del norte de Europa¹⁴ que quisieron participar en el lucrativo comercio del *Mare Nostrum* y, con ellos, los conocidos como *mendigos del mar*, corsarios holandeses y zelandeses que combatían al rey papista allí donde este era más débil.

La guerra económica desatada en el Mediterráneo tras la llegada de los corsarios norteños resultó determinante en la configuración y proyección de la actividad corsaria hispana sobre el Mediterráneo occidental al transformarlo en un auténtico *totum revolutum* cuyos beneficios eran recogidos por los más fuertes¹⁵. A la incapacidad cristiana de contener las razias musulmanas que asolaban las costas hispanas desde mediados del siglo xv, y cuyas antiguas defensas se encontraban indudablemente superadas, debía sumarse la imposibilidad de la Corona de hacer frente por sus propios medios a la presión comercial que ejercían los corsarios foráneos.

No obstante, que el Mediterráneo se transformara en un escenario secundario no implicaba la desatención del mismo por parte de las autoridades, sino que una de las principales motivaciones de la Corona para permitir la reactivación institucional del corso acontecida en 1621 fue, precisamente, la de establecer un sistema defensivo de bajo coste para unas endeble arcas reales que, por otra parte, se basaba en la absurda pretensión de controlar a los corsarios como si de un apéndice de las armadas oficiales se tratara.

A la indudable capacidad ofensiva sobre el comercio foráneo que ejercían los corsarios, debe añadirse la capacidad defensiva que suponía la vigilancia de los mares que ofrecía la navegación armada de privados. Una de las muchas funcionalidades del corso debe enmarcarse en el contexto de la guerra santa, que implicaba la persistente presencia de embarcaciones musulmanas dentro del espectro Mediterráneo.

Durante el siglo xvii, la defensa de las costas del Principado de Cataluña frente a las incesantes razias musulmanas se configuró en torno a un conjunto de tres líneas defensivas totalmente autónomas que arrancaban en el propio enclave africano, con la raquítica presencia de algunas plazas ocupadas¹⁶, y alcanzaba la costa mediterránea, en la que se establecieron un seguido de sistemas defensivos con las torres de vigilancia como elemento más representativo¹⁷. Sin embargo, el verdadero quebradero de cabeza lo constituía la segunda de estas líneas defensivas, pues con la centralización de los esfuerzos bélicos en el norte de Europa en detrimento



del Mediterráneo, la defensa y control del Mare Nostrum resultaba una pretensión utópica para unas escuadras de galeras que, aunque enormemente ventajosas en los grandes choques navales, apenas eran capaces de perseguir a las rápidas y escurridizas naves norteafricanas. El enorme espacio marítimo que existía entre las dos riberas del Mediterráneo propició que los recursos con los que contaba la Corona Hispana resultaran insuficientes para asegurar su protección, por lo que la reactivación corsaria resultó ser un magnífico estímulo con el que complementar la defensa del espacio marítimo hispano.

La guerra santa desplegada en el mar Mediterráneo durante la decimoséptima centuria constituyó un conflicto bidireccional en el que las razias hispanas realizadas en la costa de Berbería no fueron una excepción dentro de la misma. El corso que realmente actuó como tal representaba, para aquellos que lo realizaban, la exposición a un mayor riesgo y el sometimiento a un vigilante control por parte de las autoridades, pero también la posibilidad de adquirir un mayor beneficio a través de la captura de infieles que podían ser vendidos como esclavos en los distintos mercados peninsulares.

El 10 de septiembre de 1626, el corsario Vicente Parés, natural del Reino de Valencia, solicitaba ante las autoridades del Principado de Cataluña la concesión de una patente de corso para navegar por su cuenta y riesgo con el bergantín *Nuestra Señora de la Concepción* hasta las costas de Berbería, en cuyo enclave pretendía realizar incursiones y capturar a las presas que se cruzaran en el transcurso de sus singladuras¹⁸. El marqués de Heliche, en calidad de virrey interino del Principado de Cataluña, concedió la patente al ya citado patrón a condición de que a su regreso informara de los movimientos que se observaran en las tierras norteafricanas. Las pretensiones económicas de los corsarios y las necesidades defensivas e informativas de las autoridades territoriales se armonizaban y confluían, como ya hicieran en el pasado, en la práctica de esta tipología depredadora.

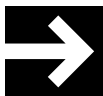
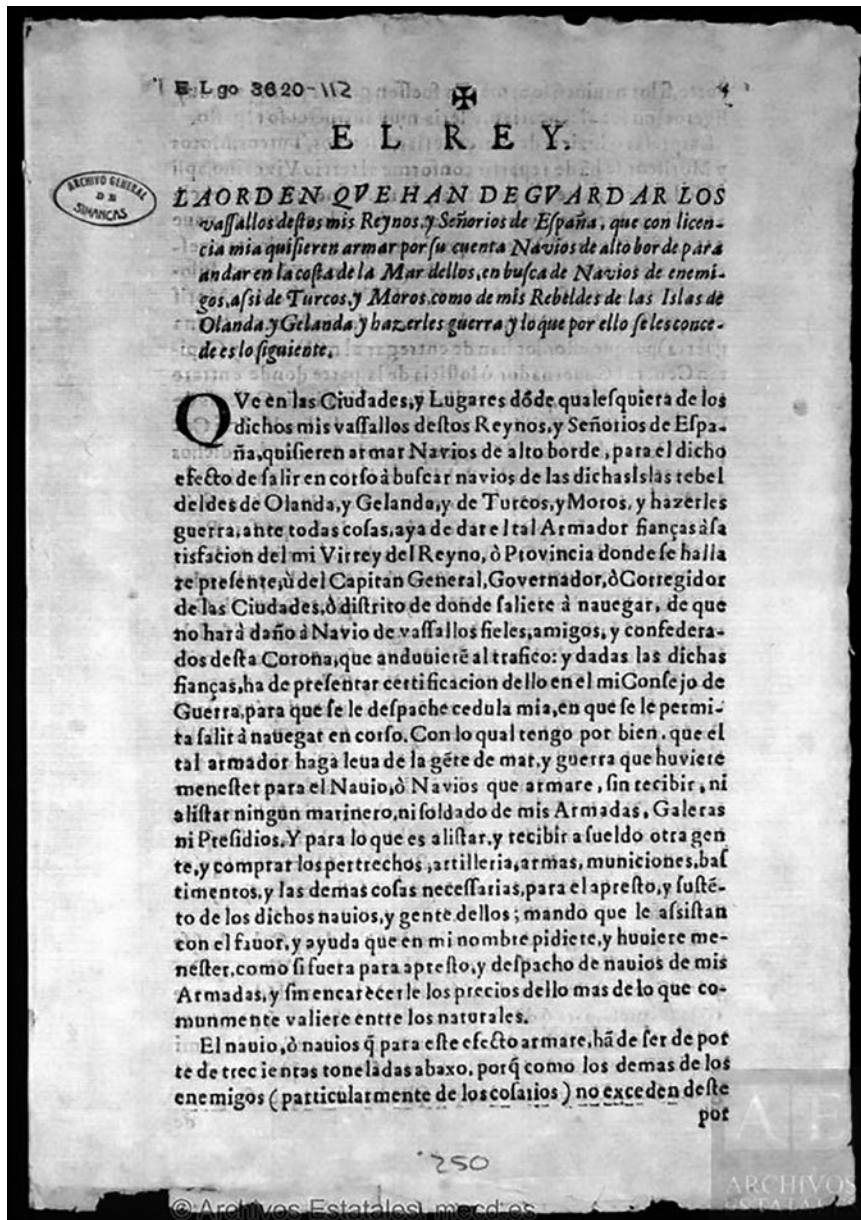
Los objetivos de la predación corsaria en Berbería consistían en la captura de las pequeñas embarcaciones que navegaban a cabotaje por la costa norteafricana, especialmente los navíos comerciales o pequeños pesqueros

desorientados¹⁹. La captura de infieles representaba el mayor de los beneficios que podían adquirirse durante las razias hispanas en Berbería. Estos infieles podían ser vendidos a las autoridades hispanas tal y como se establecía en las Ordenanzas para el Corso de 1621 o, por el contrario, ser comercializados en los diferentes mercados existentes en el Principado de Cataluña.

La venta de esclavos infieles capturados en Berbería en los distintos mercados catalanes supuso un auténtico revulsivo para la actividad corsaria en el Mediterráneo occidental al permitir, por un lado, la transformación de las presas capturadas en efectivo monetario y, por el otro, consentir el rescate de cristianos a un precio inferior del que normalmente solicitaban las autoridades de los baños de Argel. Debido a esta posibilidad, y a partir de 1625, se registraron multitud de solicitudes a la lugartenencia del Principado para que esta emitiera las licencias necesarias con las que poder efectuar los citados intercambios.

En este orden, cabe destacar la petición que Jaume Picó, natural de la villa de Canet de Mar, solicitó en 1627 al virrey de Cataluña para poder navegar hacia la ciudad africana de Argel y efectuar el intercambio acordado previamente con las autoridades de los Baños de «dos moros, o turcs, nomenat un Ali i l'altre Hamet» por su hermano, Miguel Picó, y el patrón Joan Lauger²⁰, quienes habían sido capturados un año antes en una de las muchas razias que las embarcaciones musulmanas realizaron en la costa catalana. Pocos años después, en 1629, era Phelip Rius, un francés vecindado en Vilanova, quien solicitaba la licencia necesaria para efectuar la misma operación de rescate mediante el intercambio de prisioneros²¹.

La práctica del corso en tierras africanas se convirtió rápidamente en un suculento negocio para todos los corsarios mediterráneos, que, de un modo cínico e interesado, se introducían en el lucrativo negocio de los corsarios berberiscos, ofreciendo la oportunidad de rescatar a los cautivos cristianos a un precio mucho más reducido que el estipulado inicialmente por las autoridades de los Baños. En esta tesitura, el puerto de Barcelona se convirtió rápidamente en uno de los principales mercados donde los corsarios mediterráneos, especialmente los valencianos, pretendían vender a los cautivos capturados duran-



te sus derrotas por Berbería. El 6 de agosto de 1629, las galeras de Francesc Segura entraban en el puerto de la Ciudad Condal con un total de 25 esclavos capturados, y tan solo un mes después, el 19 de setiembre, era el buque de Montserrat Perellós quien pretendía vender a sus cautivos en el mercado barcelonés²².

Sin embargo, las autoridades del Principado fueron siempre muy conscientes de las posibilidades que ofrecía la instrumentalización y uso de las embarcaciones privadas, y ante la falta de recursos marítimos no tardaron en emplearlas en todos aquellos menesteres que precisaron. La utilización de buques corsarios por parte de las autoridades reales fue una constante durante el periodo comprendido entre 1621 y 1640, permitiendo así a la Corona suplir la falta de recursos públicos con el uso de privados.

En este orden puede destacarse el encargo que el duque de Alcalá, lugarteniente y capitán general del Principado de Cataluña en 1622, delegó en los patrones Josep Pou, Joan Cánovas y Josep Codina para que transportaran a Génova un total de 6.112 reales, con los que se debía satisfacer los vencimientos de la deuda que la Corona había adquirido con los banqueros de la Serenísima²³. Sin embargo, tal y como se ha expuesto, el Mediterráneo se había transformado en un auténtico campo de batalla en el que imperaba la ley del más fuerte, y el 26 de mayo de ese mismo año, los buques catalanes que transportaban la preciada mercancía fueron interceptados y abordados en las cercanías de Niza por corsarios al servicio del Ducado de Saboya²⁴.

El rescate y transporte de prisioneros cristianos desde las costas de Berbería encarnaba otras de las facetas en las que los corsarios eran frecuentemente empleados por las autoridades territoriales, por lo que se registró la emisión de multitud de licencias en beneficio de los capitanes de los buques para que estos pudieran navegar hacia Argel y colaborar con el rescate de los prisioneros cristianos que las órdenes religiosas, con la inestimable ayuda de la Corona, efectuaban periódicamente²⁵. Así, en 1623, el patrón Francesc Castell recibía licencia de Joan Sentís, obispo de Barcelona y virrey de Catalunya, para dirigirse con su dotación a la ciudad de Argel y efectuar el rescate de 32 cristianos capturados²⁶. Apenas un año

después era Francesc Montfort, natural de Tortosa, quien recibía la licencia para dirigirse a la ciudad africana, otorgándosele en pago a los servicios prestados la gracia de poder embarcar con la exención del pago de impuestos y por una sola vez «mil doscents barrils de sardines salades, mil siscent parells de cordes velles, dues centes quarteres de blat [...] [y] un moro anomenat Mohamet»²⁷.

La concesión de gracias como sistema de pago a los corsarios que realizaban acciones al servicio de la Corona se generalizó durante toda la modernidad. No obstante, y atendiendo al hecho de que la razón de ser de los corsarios residía en la obtención de recursos ajenos mediante el asalto violento de embarcaciones comerciales, la excesiva instrumentalización por parte de los poderes públicos, aun con la generalización de la concesión de gracias, diluyó rápidamente la propia esencia de la navegación en corso al limitar su capacidad de capturas. Debido a ello, los distintos armadores y corsarios del Principado de Cataluña mostraron una muy poca predisposición a realizar las distintas peticiones de servicios a la Corona que se les demandaba, aduciendo para ello que sus embarcaciones se encontraban indispuestas o no eran aptas para el servicio solicitado²⁸.

Ante esta negativa, las autoridades territoriales resolvieron proceder unilateralmente e iniciaron el embargo de las embarcaciones bajo la justificación de ser de utilidad para la comunidad²⁹, provocando por parte de los armadores una enorme oleada de reclamaciones. El embargo de un bergantín y un buque de alto bordo pertenecientes a los armadores Montserrat y Pau Marés en 1628, bajo el pretexto de transportar tropas y 4.000 reales a Lombardía³⁰, representa únicamente uno de los muchos secuestros que se produjeron en la ciudad de Barcelona durante la primera mitad del siglo XVII. La imperiosa necesidad de buques que precisaba la Corona para atender todos sus compromisos era tan excesivamente elevada que ni tan siquiera las galeras que fletó la Diputación del General para la salvaguarda de las costas catalanas escaparon del control e instrumentalización por parte de la Corona. La orden de Felipe IV en 1623 para que se prestara una de las dos galeras dependientes de la Diputación del General para el traslado de la marquesa de Mortara

y sus hijos a la península Itálica³¹ evidencia con claridad hasta qué punto las embarcaciones catalanas, fuera por motivos bélicos o de cualquier otra índole, eran objeto de secuestros por parte de las instituciones de la monarquía.

Debido a la aplicación de estas políticas, fueron únicamente las grandes fortunas, los oficiales reales e incluso algún miembro del estamento nobiliario quienes, viendo en el corso un sistema de ascenso social y adquisición de gracias inalcanzables por otros conductos, mantuvieron activa la depredación marítima en el Principado de Cataluña. Tras la promulgación de la pragmática del corso de 1621 –en especial su anexo de 1623–, en la que se reconocían los méritos realizados en corso como si hubieran sido realizados en las escuadras reales³², una pequeña pero significativa parte de la élite económica y social del Principado estableció algún tipo de relación con la actividad predatoria con la pretensión de acumular los méritos necesarios para solicitar gracias y mercedes a la Corona.

Bernat Galceran de Pinós-Santcliment i Santcliment, señor de Santa María de Barberá y protector del brazo real de la Diputación del General, es, quizás, el mejor representante del estamento nobiliario al mantener, entre 1623 y 1624, una pequeña flota de naves corsarias compuesta por dos fragatas y un bergantín por cuyas acciones solicitó a la Corona que le fuera concedido a su biznieto, Esteve de Galceran, un hábito militar con dignidad nobiliaria³³.

Tampoco fueron pocos los oficiales reales que vieron en el corso un sistema con el que prestar un servicio alternativo a la Corona para, posteriormente, optar a la concesión de privilegios por parte de esta en pago a sus servicios. Berenguer de Oms, patrón de la nave capitana de la flota del príncipe Manuel Filiberto de Saboya, contaba con una fragata que navegaba en corso bajo el nominativo de *La Porfidia* y que, para su desazón, no escapó a la agresiva política de embargos de la Corona, ya que fue secuestrada por esta e incorporada a las galeras de España en 1624. Sin embargo, y aun en estas circunstancias, en la reclamación de reparación elevada por el damnificado al monarca no se solicitó en ningún momento la devolución del navío, sino que, en base al secuestro de este y los méritos alcanzados por su persona, suplicó la designación de su hijo como entretenido de las galeras de Cataluña³⁴.

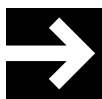
La práctica de la navegación en corso, aunque fuera en estadio de inversión, abría uno de los pocos caminos existentes de ascenso social dentro del rígido sistema estamental, a la vez que permitía la práctica del comercio al estamento nobiliario, quienes tenían vedada toda actividad manual.

■ EL CORSO DENTRO DEL SISTEMA COMERCIAL

De las muchas vertientes en las que se podía desarrollar la acción de los buques corsarios, resulta paradójico que fuera precisamente su *alma mater* aquella que no se desarrolló en todo su esplendor, pues, a diferencia de lo que sucedió en el Reino de Mallorca, donde los comerciantes baleáricos diversificaron sus inversiones en lo que se ha catalogado como un sistema de *comercio forzado*³⁵, sus iguales en el Principado de Cataluña fueron especialmente reacios a la diversificación comercial que planteaba la reactivación corsaria.

El Principado de Cataluña configuró ya desde la edad media unos conductos comerciales que permanecieron activos durante toda la modernidad, por lo que se contaba con un tráfico comercial consolidado y estable que, a diferencia del Reino de Mallorca, no precisaba de la existencia de otras vías de inversión con las que diversificar el capital comercial. Asimismo, la imperiosa necesidad de las instituciones dependientes de la Corona de disponer de los buques necesarios que les permitiera satisfacer todas sus necesidades conllevó, tal y como se ha expuesto en el capítulo precedente, la aplicación de una política de embargos que ahogó en demasía toda la iniciativa privada de armamento corsario, y en el caso de los comerciantes y mercaderes catalanes, esto no fue una excepción.

Generalmente, los embargos solo se aplicaban sobre aquella propiedad considerada de utilidad y, en base a que los buques más demandados por la Corona eran aquellos que podían utilizarse para la guerra, la gran mayoría de los comerciantes y mercaderes mediterráneos evitaron armar en demasía sus navíos en un vano intento por sortear a las autoridades encargadas de localizar los buques necesarios para el servicio, llegándose incluso a la situación por parte de estos de lastrar los cañones que



precisaban para su propia defensa durante sus singladuras con el evidente objetivo de mantener oculta la idoneidad de sus navíos a las autoridades. La gran necesidad del poder público de hacerse con buques útiles con los que mantener su política bélica fue de tal magnitud que obligó a la Corona a ordenar en 1637 «cerrar los puertos [...] y que no se haga a la mar ningún navío ni barco por pequeño que sea así de vassallos como de extranjeros»³⁶. La facilidad con la que las instituciones podían adquirir buques privados para integrarlos en las escuadras oficiales o emplearlos en otros menesteres en contra de la voluntad de sus propietarios propició un descenso generalizado en el número de armamentos en corso de los buques catalanes en comparación con los realizados en otros territorios hispanos.

Junto a la voraz práctica política de embargos desplegada por la Corona, uno de los factores más influyentes en la escasa presencia de armamentos corsarios en los buques de los comerciantes catalanes fue, sin duda alguna, la decadencia política, bélica y económica de una Monarquía Hispánica que, durante el transcurso de la decimoséptima centuria, se encontró en una situación de extrema vulnerabilidad que la obligó a aceptar unos tratados de paz enormemente dañinos y perjudiciales para la navegación en corso³⁷. En esta tesitura, la altamente volátil situación política internacional y la obligación de cumplir con los tratados de paz rubricados con otros estados limitó, en el mejor de los casos, el espectro de buques apresables por parte de los corsarios catalanes, y en el peor de ellos, la obligación de retornar las capturas a sus propietarios.

Las presas efectuadas por los corsarios hispanos debían someterse a un juicio que legitimara como correctas las capturas efectuadas, por lo que hasta que estas no fueran certificadas, los armadores no podían disponer de ellas para su comercialización. Asimismo, la existencia de diversos mecanismos de carácter comercial, como la contratación de los conocidos como *seguros de flete*, permitían a los buques catalanes salvaguardar su carga en caso de ser asaltados por la depredación de corsarios extranjeros sin la necesidad de armar sus buques y exponerse abiertamente a los embargos.

La aplicación de represalias sobre los bienes de los súbditos del estado agresor representaba uno de los principales mecanismos con los que contaba la Corona para reparar los daños causados a sus vasallos por la acción corsaria de las potencias enemigas. Esta modalidad de represalia, generalizada durante el medievo, evolucionó durante la modernidad hasta el punto de que eran las propias instituciones de la Corona, y no los damnificados, quienes llevaban a cabo su aplicación. Así, el asalto producido en 1622 sobre las embarcaciones catalanas que transportaban a Génova los 6.112 reales con los que satisfacer los pagos de la deuda adquirida por la Corona, y que fue efectuada por corsarios al servicio del Ducado de Saboya, recibió una contundente respuesta por parte de las instituciones hispanas al ordenarse el embargo de las haciendas y bienes de los vasallos saboyanos establecidos en los territorios bajo soberanía de la Monarquía Hispánica³⁸.

Las represalias sobre los bienes de los súbditos de las potencias enemigas no se reducían únicamente al embargo de las propiedades de sus súbditos, sino que también podía aplicarse al tráfico comercial que estos realizaban en los puertos hispanos. En este contexto, la Corona concedió en 1624 al comerciante Andrea Vento, natural de Génova y vecindado en el Principado de Cataluña «amb esposa y fills», el privilegio de represalia sobre el tráfico comercial francés del puerto de Barcelona en reparación a un buque apresado por corsarios galos ese mismo año, permitiendo de este modo que se aplicara una tasa del diez por ciento a todo el comercio proveniente del reino vecino hasta que el ya citado Andrea Vento rehiciera sus pérdidas³⁹.

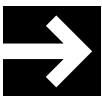
Pese a todo, la no generalización de la actividad corsaria entre los mercaderes y comerciantes catalanes no simboliza *per se* la inexistencia de esta tipología corsaria, aunque su presencia dentro del sistema comercial catalán pueda considerarse, tal y como se ha expuesto, anecdótica. En 1624, los tenderos Pau Vilanova y Joan Martorell, junto con el comerciante Pau Millars, acordaron la contratación del patrón Petri Just para que ejerciera de capitán de una fragata en corso que habían adquirido para navegar «en conserva nuestra [...] y defenderse de los enemigos de Su Majestad»⁴⁰. En este mismo contexto pueden



encuadrarse los comerciantes naturales de la ciudad de Barcelona Pere Joan Llusà y Hierònim Montserrat, con patente de corso emitida en 1627, o Jaume Flaquer, comerciante natural de la Ciudad Condal que denunciaba en 1636 el apresamiento de un bergantín que mantenía en corso por parte de corsarios saboyanos.

Por otro lado, el fraude y el contrabando encarnaban los principales conductos por los cuales el corso podía desarrollar gran parte de su actividad. Las disposiciones introducidas en el marco jurídico del corso en 1623 permitieron que los corsarios mediterráneos pudieran introdu-

cir mercancía en cualquier punto del litoral catalán bajo el supuesto de captura y, con la eliminación del quinto real, sin el pago de tributos⁴¹. Esto propició que el Principado de Cataluña, y más concretamente el puerto de Barcelona, recibiera una nada desdeñable arribada de corsarios procedentes de todos los puntos de la geografía hispana. Los beneficios económicos que reportaban a los corsarios el tráfico contrabandista debían compensar con creces el riesgo que asumían con el ejercicio de este sistema de *comercio alternativo*, pues la persecución y represión del contrabando por parte de las autoridades fue una constan-



te desde inicios de la modernidad. El apresamiento de tres corsarios valencianos en el puerto de Barcelona con patente de Luis Fajardo de Requesens y Zúñiga, IV marqués de los Vélez y virrey del Reino de Valencia, bajo la acusación de introducción de mercancías *prohibidas* el 13 de agosto de 1628⁴², así como también el apresamiento en 1638 de una saetía y una carraca cargadas con ropa de contrabando procedente del puerto de la capital valenciana, muestran la existencia y desarrollo de esta práctica opaca⁴³.

Los episodios relacionados con la introducción de contrabando por parte de los corsarios se sucedieron ininterrumpidamente durante todo el periodo, siendo especialmente activos en esta práctica los corsarios naturales del Reino de Valencia. Las constantes reclamaciones que las autoridades del Principado de Cataluña elevaron tanto a los consejos como a la propia Corona evidencian el gran flujo de contrabando existente, llegándose a solicitar un mayor control en la emisión de patentes así como la necesidad de derogar la disposición que permitía transportar las presas a cualquier puerto de territorio, pues los corsarios eran muy dados «a la introducción de mercaderías prohibidas»⁴⁴.

■ CONCLUSIONES

A pesar de que la historiografía decimonónica se empeñó en establecer que la actividad corsaria fue únicamente desarrollada por aquellos territorios incapaces de desplegar una verdadera política bélica y, por consiguiente, una herramienta castrense que repugnaba a las autoridades de los grandes reinos europeos, los estudios realizados por los historiadores a partir del último tercio del siglo xx demuestran que no tan solo dichos historiadores estaban errados, sino que el corso representó durante la casi totalidad de la modernidad un sistema alternativo de concebir la guerra que fue utilizado por todos y cada uno de los territorios marítimos sin excepción. El corso, tal y como establecía el doctor Josep Monràs, «es del derecho común [...] refrendado por las leyes castellanas, italianas y pontificias, [así] como por las constituciones catalanas y los fueros valencianos»⁴⁵, por lo que su uso no representaba conflicto moral alguno a las autoridades hispanas.

Sin embargo, el corsarismo, entendido como un fenómeno de carácter global, resta subyugado a la realidad política, económica, social y geográfica del territorio donde se despliega la actividad, por lo que su evolución y desarrollo dependerá en gran medida de la realidad existente en el tiempo y el espacio. En los territorios con déficit agrícola y productivo y, por consiguiente, con balanza comercial negativa, como el Reino de Mallorca, el corsarismo representó una gran oportunidad de negocio al permitir paliar el déficit comercial y configurarse como un generador de riqueza *per se*. En el caso del Principado de Cataluña, la evolución de la depredación marítima durante los primeros veinte años desde su reactivación permitió observar los límites de la Corona para movilizar la iniciativa privada con el fin de que estas efectuaran los servicios que se les requería por parte de las instituciones. Como consecuencia directa de la aplicación de la política de embargos y de la excesiva instrumentalización por parte de las autoridades, así como de la existencia de otros canales generadores de riqueza, la actividad corsaria entre los naturales del Principado de Cataluña no se generalizó ni representó un sistema económico alternativo al comercio, como sí sucedió en otros puntos de la geografía hispana.

El corso, constituido y articulado en torno a los poderes públicos tal y como fue pretensión de la Corona, no tuvo el desarrollo esperado en el Principado de Cataluña durante los primeros veinte años del reinado de Felipe IV, pues únicamente aquellos individuos que podían permitirse la pérdida de una inversión económica en proyección de una ganancia social promovieron y espolearon la navegación en corso, lo cual representaba un minúsculo porcentaje de la capacidad demográfica y económica del territorio.

■ NOTAS

1. Antoni de CAPMANY. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona: hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado del Mar*. Biblioteca Nacional de Cataluña (BNC), Barcelona, 1791.
2. José Luis de AZCÁRRAGA. *El corso marítimo, concepto, justificación e historia*. Madrid, 1959, 28.
3. Juan Manuel BELLÓN. «Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos». *Historia. Instituciones. Documentos*. XXIII (1996): 63-98.

4. Enrique OTERO LANA. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austria: El corso español en el Atlántico peninsular en el siglo XII (1621-1697)*. Madrid, 1999, 43.
5. Enrique MARTÍNEZ. *Los soldados del rey: los ejércitos de la Monarquía Hispánica, 1480-1700*. San Sebastián de los Reyes, 2008. Geoffrey PARKER. *La revolución militar. Innovación militar y apogeo en Occidente, 1500-1800*. Barcelona, 2002.
6. Irving A. A. THOMPSON. «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI», *Manuscripts*. XXIV (2006): 95-124.
7. Ioseph MONRÁS. «Discurso iuridico sobre presas y quinto de Su Majestad según constituciones de Catalunya». BNC, 1670.
8. OTERO LANA, *Los corsarios españoles*, 48.
9. José Javier RUIZ IBÁÑEZ y Vicente MONTOJO. *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera. Comerciantes y corsarios en el siglo XVII*. Murcia, 1998, 101.
10. Gonçal Artur LÓPEZ NADAL. «El corsarismo en el Mediterráneo (1516-1830)». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. XXXVI (2004): 17-36.
11. RUIZ IBÁÑEZ y MONTOJO. *Entre el lucro y la defensa*, 101-105.
12. THOMPSON. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austria (1560-1620)*. Barcelona, 1981.
13. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS), CONSEJO DE ESTADO (CE). Leg. 3620. Fol. 112, 24 de diciembre de 1621.
14. Fernand BRAUDEL. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. París, 1949.
15. Gonçal Artur LÓPEZ NADAL. «La riqueza del caos y el caos de la riqueza. El Mediterráneo en los tiempos de los Caballeros de San Esteban». *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*. Pisa, 2001, 63.
16. BRAUDEL. *La Méditerranée*. 1997, 278.
17. Santiago COLOM FERRER. «Una frontera olvidada. Atacs i desembarcaments de corsaris nordafricans a Catalunya, València i Balears (1571-1650)» (tesis inédita, Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Barcelona, 2015).
18. Ioseph MONRÁS. «Discurso iuridico sobre presas y quinto de Su Majestad según constituciones de Catalunya». BNC, 1670.
19. RUIZ IBÁÑEZ y MONTOJO. *Entre el lucro y la defensa*, 139.
20. ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN (ACA), REAL CANCELLERÍA (RC), ARCHIVO REAL (AR), REGISTROS DE LA REAL CANCELLERÍA (RRC). *DIVERSUM LOCUMTENENCIE (DL)* 4, Fol. 328.
21. ACA, RC, AR, RRC. DL 3, Fol. 472.
22. ACA, CONSEJO SUPREMO DE ARAGÓN (CSA), SECRETARÍA DE CATALUÑA (SC). *CARTAS DE LA NEGOCIACIÓN DE CATALUNYA (CNC)*. Legajo (Leg.) 378.
23. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 0367.
24. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 0367.
25. Giovanna FIUME. «Redimir y rescatar en el Mediterráneo moderno». *Drassana*. XXIII (noviembre de 2015): 54-77.
26. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 0368.
27. ACA, RC, AR, RRC. DL 3, Fol. 247.
28. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 0373.
29. RUIZ IBÁÑEZ y MONTOJO. *Entre el lucro y la defensa*, 100.
30. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 0377.
31. ACA, CSA, SC. CONSULTAS Y DECRETOS DE LA NEGOCIACIÓN DE CATALUÑA (CDNC). Leg. 0272, Fol. 088.
32. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI), CE, Leg. 3620, Fol. 112, 27 de agosto de 1623.
33. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 370.
34. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 370.
35. Gonçal Artur LÓPEZ NADAL. *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental 1652-1698. Un comerç forçat*. Mallorca, 1986, 103.
36. RUIZ IBÁÑEZ y MONTOJO. *Entre el lucro y la defensa*, 91.
37. THOMPSON. *Guerra y decadencia*, 186.
38. ACA, CSA, SC. CDNC. Leg. 272, Fol. 042.
39. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 0372.
40. ACA, CSA, SC. CNC. Leg. 373.
41. AGI, CE, Leg. 3620, Fol. 112. 12 de septiembre de 1624.
42. ACA CS, SC. CNC. Leg. 378.
43. ACA, CA, SC, Leg. 0717, Fol. 70.
44. ACA, CS, SC. CNC. Leg. 0387.
45. MONRÁS (1670). «Discurso iuridico sobre presas». BNC.

