

RiMe

Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317890

ISSN 2035-794X

numero 14/IV n.s., giugno 2024

**Aliados en la defensa y rivales en el comercio: los
corsarios franceses en la política naval trasatlántica
y regional hispanoamericana, 1701-1719**

**Allies in defense and rivals in trade: French
privateers in Spanish transatlantic and regional
naval policy, 1701-1719**

Vera Moya Sordo

DOI: <https://doi.org/10.7410/1733>

Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea
Consiglio Nazionale delle Ricerche
<http://rime.cnr.it>

Direttore responsabile | Editor-in-Chief

Luciano GALLINARI

Segreteria di redazione | Editorial Office Secretary

Idamaria FUSCO - Sebastiana NOCCO

Comitato scientifico | Editorial Advisory Board

Luis ADÃO DA FONSECA, Filomena BARROS, Sergio BELARDINELLI, Nora BEREND, Michele BRONDINO, Paolo CALCAGNO, Lucio CARACCILO, Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO, Antonella EMINA, Vittoria FIORELLI, Blanca GARÌ, Isabella IANNUZZI, David IGUAL LUIS, Jose Javier RUIZ IBÁÑEZ, Giorgio ISRAEL, Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI, Germán NAVARRO ESPINACH, Francesco PANARELLI, Emilia PERASSI, Cosmin POPA-GORJANU, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ i CURULL, Eleni SAKELLARIU, Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Przemysław WISZEWSKI.

Comitato di redazione | Editorial Board

Anna BADINO, Grazia BIORCI, Maria Eugenia CADEDDU, Angelo CATTANEO, Isabella CECCHINI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI, Riccardo CONDRÒ, Francesco D'ANGELO, Alberto GUASCO, Domenica LABANCA, Maurizio LUPO, Geltrude MACRÌ, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE, Maria Giuseppina MELONI, Rosalba MENGONI, Michele M. RABÀ, Riccardo REGIS, Giampaolo SALICE, Giovanni SERRELI, Giovanni SINI, Luisa SPAGNOLI, Patrizia SPINATO BRUSCHI, Giulio VACCARO, Massimo VIGLIONE, Isabella Maria ZOPPI.

Responsabile del sito | Website Manager

Claudia FIRINO

© **Copyright: Author(s).**

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

**“Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0
International License”**



Il presente volume è stato pubblicato online il 30 giugno 2024 in:

This volume has been published online on 30 June 2024 at:

<http://rime.cnr.it>

CNR - Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea
Via Giovanni Battista Tuveri, 130-132 — 09129 Cagliari (Italy).
Telefono | Telephone: +39 070403635 / 070403670.
Sito web | Website: www.isem.cnr.it

Special Issue

**¿Amigos o enemigos? España y Francia: intereses
dinásticos e intereses nacionales (siglo XVIII)
- Comercio, negocios y contratación**

**Friends or enemies? Spain and France: dynastic interests
and national interests (18th century) - Trade,
Business and Contracting**

A cargo de / Edited by

Joaquim Albareda Salvadó - Maria Betlem Castellà Pujols -
Sergio Solbes Ferri - Rafael Torres Sánchez

RiMe 14/IV n.s. (June 2024)

Special Issue

¿Amigos o enemigos? España y Francia: intereses dinásticos e intereses nacionales (siglo XVIII) - Comercio, negocios y contratación

Friends or enemies? Spain and France: dynastic interests and national interests (18th century) - Trade, Business and Contracting

A cargo de / Edited by

**Joaquim Albareda Salvadó - Maria Betlem Castellà Pujols
Sergio Solbes Ferri - Rafael Torres Sánchez**

Table of Contents / Indice

Joaquim Albareda Salvadó - Maria Betlem Castellà Pujols - Sergio Solbes Ferri - Rafael Torres Sánchez	5-13
Introducción / <i>Introduction</i>	

- Agustín González Enciso 15-33
El contractor state en España y en Francia en el siglo XVIII / The contractor state in Spain and France in the 18th century
- Francisco Andújar Castillo 35-56
El negocio de la guerra: acerca de los intereses de Francia en la Guerra de Sucesión / The business of war: about France's interests in the War of Succession
- Sergio Solbes Ferri 57-78
Los almacenes de la corte y la provisión del vestuario del ejército de Felipe V durante la Guerra de Sucesión / The warehouses of the court and the provision of wardrobe for the army of Philip V during the War of Spanish Succession
- Vera Moya Sordo 79-99
Aliados en la defensa y rivales en el comercio: los corsarios franceses en la política naval trasatlántica y regional hispanoamericana, 1701-1719 / Allies in defense and rivals in trade: French privateers in Spanish transatlantic and regional naval policy, 1701-1719
- Eduard Martí-Fraga 101-141
Paguistas y prestamistas de Felipe V en Cataluña tras la Guerra de Sucesión (1714-1720) / Payers and moneylenders of Philip V in Catalonia after the War of Succession (1714-1720)
- Manuel Díaz-Ordóñez, Adrián Díaz-Millán 143-165
La Casa Gardoqui en Francia: una conveniente puerta de atrás para acceder al mercado cannábico báltico (1775-1795) / The Gardoqui Company in France: A convenient back door to access the Baltic cannabis market (1775-1795)

Aliados en la defensa y rivales en el comercio: los corsarios franceses en la política naval trasatlántica y regional hispanoamericana, 1701-1719

Allies in defense and rivals in trade: French privateers in Spanish transatlantic and regional naval policy, 1701-1719

Vera Moya Sordo

(Universidad de Navarra)

<https://orcid.org/0000-0002-3601-2295>

Date of receipt: 28/04/2024

Date of acceptance: 26/12/2024

Resumen

Durante la Guerra de Sucesión, Francia brindó apoyo a la Corona española para la protección de su comercio trasatlántico y territorios hispanoamericanos. Desde puertos franceses se enviaron armamentos reales organizados en colaboración con corsarios en misiones de escolta, transporte y defensa que fueron aprovechadas para practicar el comercio. Al término del conflicto, la presencia francesa se afianzó en el Pacífico, ejerciendo como corsarios-guardacostas y contrabandistas, originando roces con autoridades regionales y rivalidad con el monopolio comercial. Examinamos la naturaleza de estos armamentos, los individuos y grupos de interés detrás y su injerencia e impacto en la política imperial española.

Palabras clave

Corsarios; franceses; Hispanoamérica; defensa; comercio; contrabando.

Abstract

During the War of Succession, France supported the Spanish Crown in the protection of transatlantic trade and Spanish-American territories. Royal armaments organized in collaboration with privateers were sent from French ports in escort, transport and defense missions used to practice trade. At the end of the conflict, the French presence was established in the Pacific, acting as privateers-coast guards and smugglers, causing friction with regional authorities and rivalry with the commercial monopoly. We examine the nature of these squads, the individuals and interest groups behind them, and their interference and impact on Spanish imperial policy.

Keywords

Privateers; French; Hispanoamerican; defense; commerce; smuggling.

1. *La guerre de course*. – 2. “Recurso supremo de las guerras pasadas”. – 3. *Operaciones aliadas de corso*. – 4. *El fin de la guerra: de aliados en corso a rivales en el comercio*. – 5. *Conclusiones*. – 6. *Bibliografía*. – 7. *Curriculum vitae*.

1. *La guerre de course*

La Guerra de los Nueve Años o de la Liga de Augsburgo (1688-1697) fue el escenario en que el corso francés tomó la forma de un plan o “doctrina” oficial, al estilo de la estrategia española en su pasada Guerra de los Ochenta años en los Países Bajos (1568-1648). La llamada *guerre de course* impulsada por Sébastien Vauban, que implicaba operaciones de corso concretas de desgaste al comercio rival a fin de mermar sus posibilidades para mantener su maquinaria bélica, representaba la opción más “simple, barata y segura”¹. Entonces Francia contaba con bases estratégicas en Marsella y Tolón en el Mediterráneo, así como el moderno arsenal de Dunkerque en el Mar del Norte, centro principal de operaciones de los corsarios del litoral, seguido por las estaciones atlánticas de Bayona, Nantes, Brest, Saint-Malo, El Havre y Dieppe. Desde estos puestos, la principal fuerza naval del estado, constituida por buques reales armados en corso experimentó sus mejores años bajo el comando de personajes como Jean Bart, Claude du Forbin, Jean-Bernard du Pointis, René Duguay-Trouin y Jaques Cassard (Villiers, 2000, p. 9). En esos días, Luis XIV, en ocasiones incluso en persona, se hacía cargo del pago de sus salarios, y para levantar sus ánimos y el de sus tripulaciones, llegó a concederles el derecho a la cuarta parte de las capturas, cediendo la parte que le pertenecía por regla. También, a petición de Bart, ordenó la creación de una división especial de fragatas ligeras (Brongniart, 1904, pp. 47-48).

La colaboración entre privados y autoridades encontró su punto ideal al final del conflicto, cuando el desplazamiento de armamentos a gran escala logró aciertos tácticos significativos. Ello fue facilitado por la feliz correspondencia de varios factores: fuertes lazos familiares entre algunos comandantes, la disposición de armadores locales a colaborar en grupos y el liderazgo de personalidades como Bart. Incluso los corsarios dunkerquenses y del Paso de Calais fueron más allá del *modus operandi* del corso tradicional y al estilo de la armada, libraron combates exitosos más que de costumbre (Villiers, 2000, p. 72-73). Las operaciones corsarias, una mezcla de

¹ *Mémoire sur les armements en course de sa Majesté* (Sebastien Vauban, 1695), Archives Nationales (de ahora en adelante AN), Marine, B7, 497, f. 141.

fines bélicos y mercantiles, no sólo estimularon la prosperidad de sus puertos, sino que el daño que infringieron al comercio inglés y holandés forzó en gran medida a la Gran Alianza² a dimitir en favor de la paz. Más, pese a los deseos de Vauban y el avance mostrado por sus corsarios, una vez pasado el clímax la *guerre du course* sucumbió ante la natural inclinación de sus inversores y protagonistas a competir entre sí, a dejarse llevar por ánimos de futuras ganancias y a la “dispersión” operativa, lo que entorpeció su trabajo en grupo y su control por parte de la monarquía.

Pese a las inconveniencias, al comienzo del siglo XVIII, para estados modernos en desarrollo como Francia y España, el corso continuó siendo esencial para sostener su poder imperial, sobre todo en ultramar, considerando las crecientes exigencias económicas y tecnológicas de la guerra, y la incapacidad de ambos reinos para movilizar por sí solos los recursos militares necesarios para enfrentar el creciente poder naval de sus rivales. Como veremos a continuación, en el periodo de instauración del Estado Borbónico, los corsarios fueron un recurso vital para la protección del comercio trasatlántico y la defensa de los territorios coloniales de la Corona española (Hanotin, 2020); y particularmente durante la Guerra de Sucesión (1701-1713) y aún después, los armamentos franceses tuvieron un papel crucial. Si bien la historiografía que analiza la construcción del estado moderno en occidente ha develado la importancia de la cooperación social para la movilización de los recursos militares (Conway, 2014; Torres Sánchez, 2016; González Enciso, 2017; Torres Sánchez, Rafael, Pepijn Brandon y Hart, 2018; Wilson, 2020), la contribución del corso en este proceso continúa sin ser debidamente estudiado. Sin embargo, los avances en el caso francés han expuesto las ventajas de la colaboración del sector privado en las empresas reales (Brongniart, 1904; Bromley, 1987) y, con el tiempo, han ampliado la comprensión del corso profesionalizado, sobre todo bajo perspectivas regionales que van desde el desarrollo del comercio local y la proyección operativa en la guerra monárquica (Binaud, 1999), hasta la historia social (Aumont, 2013) o atlántica y comparativa (Péret, 2012).

Algunos trabajos incluyen el periodo de contienda por el trono español, en el que las fuerzas corsarias de Luis XIV intervinieron en apoyo de las empresas navales ultramarinas en Hispanoamérica, analizando a fondo a actores, agentes privados y

² Coalición formada en distintos momentos por España, Austria, Baviera, Brandeburgo, el Sacro Imperio Romano Germánico, el Palatinado, Portugal, Sajonia, Suecia, las Provincias Unidas e Inglaterra.

públicos o reales, al igual que a grupos de interés relacionados con la movilización de dichos armamentos desde puertos como Brest o Saint-Malo (Lespagnol, 1990, 1995; Villiers, 2000; Nerzic, 2010, 2012, 2022). En general, muestran cómo Francia supo rendir su alianza para expandir su presencia en aquellos territorios, aprovechando las misiones oficiales para practicar su comercio de forma legal pero también ilícita (Villestreux, 1929; Lespagnol, 1990, 2012; Pritchard, 2004; Foulet, 2014), lo que continuó particularmente en el Pacífico una vez culminada la guerra, como demuestran recientes investigaciones bajo la perspectiva hispánica (Malamud, 2015).

¿De qué forma el conflicto borbónico impulsó la participación de corsarios franceses en misiones de la monarquía española? ¿Cuál fue el carácter de las operaciones aliadas? ¿Quiénes sus actores y agentes del lado francés? Y ¿De qué forma estos corsarios pasaron de ser aliados a rivales? Si bien la historiografía citada ha comenzado a dar respuesta a estas y otras incógnitas, todavía queda mucho por explorar de la naturaleza de las alianzas e intervenciones tanto en el ámbito organizacional como estratégico-operacional. Y, ello, no sólo durante el periodo bélico sino posteriormente pues, como veremos, la influencia francesa continuó permeando las políticas de la Corona española en América, dando pie a nuevas estrategias conjuntas para la defensa regional, aunque también a viejas rivalidades.

2. *“Recurso supremo de las guerras pasadas”*

A inicios del siglo XVIII, a las puertas de una contienda inminente, la España heredada por Felipe V se hallaba económica y militarmente diezmada. Sabemos que la situación era preocupante. Que cuando en 1700 se intentaron reunir los buques disponibles para formar una flota de guerra en Cádiz, solamente se consiguieron cuatro: una capitana, una almiranta y dos pataches de las armadas de Barlovento y del Mar Océano. Un año más tarde, se contabilizaban apenas 20 buques de guerra repartidos entre las armadas del reino en el Atlántico, Caribe y Pacífico. Preocupante, considerando que, en esos mismos años, los franceses tenían alrededor de 149 navíos de guerra, entre buques de línea y menores; mientras que el rival de ambos, Inglaterra, contaba con una fuerza de 188, a la que habrían de sumarse las de los demás partidarios de los Habsburgo, holandeses, portugueses y daneses (Moya Sordo, 2015, pp. 42-43).

Por razones intrínsecas al carácter de la Guerra de Sucesión, a su comienzo los recursos estatales se concentraron en abastecer los ejércitos terrestres que defendían

la causa borbónica. Poco presupuesto se invirtió en la marina de guerra, y en 1702 y 1704 solamente se construyeron tres buques: *Nuestra Señora de Guadalupe*, *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*. El intento de toma de Cádiz por los aliados británico-neerlandeses en 1702 y, poco después, la persecución y captura durante la Batalla de Rande (Vigo), de algunas naves de la Flota de la Nueva España que retornaba de La Habana, escoltada por 23 navíos franceses, con un importante cargamento de plata, dejó en evidencia la vulnerabilidad de las fuerzas aliadas. Conforme se desarrolló la beligerancia, la necesidad de movilizar mayores recursos bélicos y modernizar los armamentos, a la par del creciente interés de la monarquía francesa por proteger y participar en el comercio americano, la llevó a intervenir directamente en el proyecto reformista de la nueva administración, particularmente en el desarrollo del sistema naval español. De esta manera, Luis XIV, a través de sus representantes, influyó en la política dirigida al fortalecimiento y protección del tráfico ultramarino y las colonias americanas de la España de su nieto Felipe V, entre cuyos planes estaba el envío de refuerzos navales desde Francia para escoltar las flotas trasatlánticas desde las colonias y llevar a cabo operaciones militares estratégicas en la región Hispanoamericana.

Aunque en un inicio la crisis económica imposibilitó al rey sol a movilizar su armada real anclada en Tolón, este supo aprovechar al máximo la fuerza real disponible sumando la participación del sector privado. Esta práctica no era nueva y formaba parte de la política naval francesa desde la década de 1680, cuando la regulación de la actividad corsaria y su interacción con la marina de guerra se institucionalizó con las reformas del ministro de marina Jean Baptiste Colbert. Más adelante, a partir de 1720, esta misma política influiría el pensamiento estratégico de la marina borbónica española (véase Symcox, 1974; Pilgrim, 1975; Valdez-Bubnov, 2024). Por un lado, comenzó a prestar o fletar navíos de hasta más de 60 cañones a particulares, especialmente de Brest y Saint-Malo, estableciendo acuerdos con los patrones/armadores para constituir “armamentos mixtos” que operaban como escolta de las compañías comerciales francesas o participaban en el transporte de mercancías o en comisiones a gran escala, incluyendo operaciones anfibas. En ocasiones llegó a vender los buques, mismos que se recompraban al regreso de las comisiones. En teoría, a partir de formalizar un asiento, los buques se entregaban equipados con aparejos, artillería y municiones, y los privados se encargaban de los gastos de avituallamiento y pagas a la tripulación. Pero las condiciones generales podían flexibilizarse de acuerdo con las circunstancias o la capacidad e influencia de sus promotores. Así, en ocasiones urgentes, como el apoyo a la Corona española en

la escolta de los galeones que trasportaban metales preciosos desde América bajo la mira de los aliados austracistas, mientras el monarca francés proporcionaba los barcos, el castellano pagaba el costo del armamento, salarios, alimentos, repuestos y hasta el flete de la carga transportada entre continentes (Nerzic, 2022, 2012). Si llegaban a faltar buques para este tipo de operaciones, se requisaban navíos a los armadores por medio de un contrato de fletamento, aunque ciertamente hubo ocasiones en que Luis XIV no pudo pagarles lo prometido ya que las finanzas reales estaban agotadas (Villiers, 2000, p. 81).

Conforme la hegemonía marítima de la conjugada monarquía fraguada en Madrid y París priorizó los asuntos de la Carrera de Indias, mismos que estaban en manos de los comerciantes, las sucesivas reformas mercantiles dependieron de las necesidades y ambiciones de éstos, a las que no tardaron en sumarse las de grupos extranjeros, encabezando la lista, por supuesto, los franceses. Así, el monopolio del asiento de negros a las colonias Hispanoamericanas se le concedió a la Compañía Francesa de Guinea en 1701, cuya mitad de capital era inversión de ambos monarcas borbones. Ésta, además, tenía el privilegio de extraer metales preciosos y mercancías libres de impuestos de los puertos donde vendían los esclavos, actividad que se aprovechaba para realizar comercio ilícito. Como Iván Valdez-Bubnov explica, la intervención de los intereses franceses estuvo muy ligada al conflicto entre los dos grupos de interés comercial del sistema trasatlántico en Sevilla y Cádiz. En este último, operaba un grupo fuerte de comerciantes franceses en competencia abierta con el monopolio sevillano (Valdez-Bubnov 2011; 2018, p. 110), por lo que no extraña que la Corona francesa intentara influir en el funcionamiento del comercio indiano e introducir rupturas legales que dieran por terminado su régimen. Un ejemplo fue que, a instancia del embajador francés Michel Jean Amelot, en 1705 se realizó una Junta para el Restablecimiento del Comercio, en la que sus asesores pretendieron conseguir la potestad para enviar mercancías en barcos españoles a nombre de sus comerciantes, mostrándose partidarios de suprimir el sistema de flotas y habilitar nuevos puertos como el gaditano. Otra muestra de esta interferencia es que los siguientes años no cejó la insistencia de inversores franceses para la creación de compañías de comercio privilegiadas (Rodríguez García, 2005, p. 5), lo que, a diferencia de otros reinos, aún no se había hecho en España.

Como sea, con la abierta intervención francesa en el sistema comercial indiano y considerando su fragilidad en el contexto de la guerra, era lógico que también se implicara directamente en su protección y defensa. Por al motivo, ambos estados continuaron acordando disposiciones conjuntas para afianzar procedimientos

miliares concretos (Hanotin, Guillaume, 2020, pp. 69-79), en especial para la escolta de los navíos mercantiles y de metales preciosos en su cruce trasatlántico.

3. Operaciones aliadas de corso

Durante aquel periodo de lucha, independientemente de la cantidad y calidad de las fuerzas estatales de ambos reinos para la guerra de escuadras, la participación del sector privado fue significativa, tanto el que operaba por su cuenta con patente de corso, como el que lo hacía con fines oficiales. En el primer caso, baste mencionar a los 94 corsarios vascofranceses registrados que se organizaron desde Bayona entre 1702 y 1713.³ Para agilizar esta colaboración, se introdujeron algunos estatutos en la ordenanza española de corso de 1702, que se compartían con los del reglamento francés del mismo año,⁴ y que, entre otras cosas, especificaban que los corsarios franceses podían entrar en puertos españoles para vender sus presas sin pagar impuestos. Especialmente desde Puerto Real de Acadia (Nueva Escocia, Canadá), conocido por algunos como el “Dunkerque de Norte América”, así como desde *Saint Domingue* (Haití), los privados con patente de corso se dieron a la tarea de perseguir barcos ingleses en costas de Nueva Inglaterra y el Caribe, hundiendo o rindiendo presas. Se tienen registros de que, por aquel tiempo, en los puertos españoles de La Coruña, Burdeos y Cádiz, y en los franceses de Tolón, Brest, Saint-Malo y Morlaix, se recibieron una buena porción de navíos capturados por dichas fuerzas en aguas del Mediterráneo y el Atlántico. Aunque en estos casos se trata de corsarios operando de manera individual, entre 1701 y 1709, algunos de ellos llegaron a auxiliar a las fuerzas terrestres transportando tropas o vituallas (Bromley, 1987, p. 25 y 2003, pp. 65-67, 74-75, 79).

En cuanto a misiones que podemos llamar de estado, entre las primeras encomendadas estuvieron las de Duguay-Trouin, un corsario de Saint-Malo que desde 1697 se había integrado al cuerpo de oficiales de la marina real francesa. Así,

³ Entre ellos: Juanís d’Etchepare, capitán de “Petite Marie” (1707) y Pierre Dolabarade, capitán de “Cantabre” (1706-1707), ambos matriculados en San Juan de Luz; Louis Fouquier, al mando de “Catherine” (1706), Axier d’Olabaran, capitán de “La Mosca” (1704) y otros vecinos de Bilbao como Juan d’Etchepare que operaban con bayoneses. Véase Zabala, 2006, p. 332.

⁴ *Arrest du Conseil d’Etat du Roy portant règlement sur les prises faites en mer et les échouemens pendant la guerre et sur les marchandises [...] de junio de 1702.*

por ejemplo, para llevar a cabo la defensa de Cádiz en 1706, con ayuda de su hermano, Trouin de La Barbinais, negoció que el rey mandara construir tres barcos en Brest (el *Lys*, *Amazone* y *Astrée*) y otro en *Port-Louis (Gloire)*. En cambio, la empresa de Río de Janeiro de 1711 tuvo una organización diferente. Aunque aprobada por Luis XIV, para lo que una escuadra de 12 navíos de guerra y dos transportes se preparó de forma simultánea en Brest, Dunkerque y La Rochelle, a la espera de tres navíos que llegarían desde Saint-Malo y de un refuerzo acordado con Felipe V, al final, el Estado francés no pudo financiar los altos gastos del armamento, básicamente el coste de 738 cañones y 6 139 hombres (Villiers, 2000, pp. 163-165). De forma que Duguay-Trouin tuvo que solicitar ayuda entre sus amigos, hombres de negocios de La Rochelle y, sobre todo, de Saint Malo, que en ocasiones anteriores habían financiado sus expediciones (Nerzic, 2022; Brongniart, 1904, pp. 53-54, 60; Duguay-Troin, 1829, pp. 403-406).

Algunas de estas operaciones fueron éxitos financieros y varios armadores franceses hicieron fortuna. Y, no extrañe que buscaran asociarse para solicitar cada vez más préstamos de buques de mayor porte por periodos más largos (Nerzic, 2022). En este contexto, se entiende la sugerencia que el comandante corsario du Forbin, ya retirado, hiciera al ministro de marina, Jérôme Pontchartrain, de que continuara buscando accionistas entre los círculos financieros enriquecidos por la guerra: “empresarios y partisanos” que tenían “todo el dinero del reino y que habían ganado lo suficiente con el rey para no tener que preocuparse por un anticipo que no era gran cosa para ellos”. Forbin se refería específicamente al sindicato de armadores de Saint Malo, los mismos que financiaron la mencionada expedición de Río de Janeiro (Forbin, 1729, pp. 333-335). Sin embargo, otros fueron fracasos estrepitosos considerando los gastos de operación, como el intento de ataque por parte de Duguay-Trouin, al convoy de oro de Brasil en 1705-1706 (Nerzic, 2022).

Pese a ello, el corso, a decir de Fernández Duro el “recurso supremo de las guerras pasadas”, fuese español o aliado, continuó cosechando éxitos en el ataque al comercio enemigo y la protección del transporte trasatlántico y de los litorales americanos. Por lo menos así fue hasta 1707, cuando “empezó a torcerse la rueda inestable de la fortuna” (Fernández Duro, 1972, p. 88). Y, es que, a partir del Acta de Cruceros y Convoyes de 1708, el Parlamento inglés y su reina Ana, declararon abiertamente la guerra contra el comercio español, alentando a sus marinos a practicar el corso con la promesa nunca antes concedida de cederles el valor total de las presas capturadas. Con este estímulo, ese mismo año, cinco navíos de línea y uno de fuego al mando del comodoro Charles Wagner atacaron el tan esperado convoy

de Tierra Firme, compuesto por cinco navíos españoles comandados por el general José Fernández Santillán, conde de Casa-Alegre, el cual se dirigía desde la Feria de Portobelo a Cartagena de Indias. En esos momentos, en La Habana, a su espera para escoltarlo a España, se hallaba el corsario-bucanero y almirante de la *Marine Royale*, Jean-Baptiste du Casse, quién hacía poco había conducido la Flota de la Nueva España a salvo con sus tesoros desde Veracruz. Como sea y como bien se conoce, ambas escuadras nunca llegaron a reunirse. El resultado del encuentro desafortunado con los ingleses, la batalla de Barú, cerca de Cartagena, fue el hundimiento de la capitana *San José*, con varios millones en oro y plata (Fernández Duro, 1972, p. 90) y la captura del buque *Gobierno*. Poco después, otra flota de 14 balandras mercantes que se dirigía de Portobelo a Perú fue perseguida por el corsario Tomas Colb, quien apresó seis de ellas. Pero eso no fue todo, la almiranta de la flota de Santillán y dos navíos franceses, una vez cargados en Cartagena de lo que quedaba del tesoro tras el ataque en Barú, en su camino a La Habana, fueron sorprendidos por otra escuadra inglesa. Aunque en aquella ocasión, tras librar batalla, pese a que la almiranta fue rendida, los navíos franceses se libraron de ser capturados (Fernández Duro, 1972, pp. 90-91).

Hablemos ahora del mencionado du Casse, sin duda un carismático corsario-empresario de su tiempo, respaldado por su capacidad en los negocios y el manejo de créditos, lo que le permitió moverse ampliamente por varias esferas de la sociedad. Sabemos que tuvo injerencia en el poblamiento francés de Luisiana, el reembolso de sumas adeudadas a la marina francesa y la compra de madera en los Pirineos para construcción naval. Pero, además, emprendió una carrera notable al servicio de la Corona española, incluyendo la responsabilidad de transportar tropas y municiones a las colonias hispanoamericanas, el establecimiento del asiento francés de esclavos y la conducción a Puerto Rico, sin incidentes, del nuevo virrey, duque de Albuquerque. En cuanto a proezas militares, a la cabeza de los corsarios de *Saint-Domingue* venció a los ingleses en la batalla frente al Cabo de Santa Marta, Colombia (1702). Luego escoltó a la Flota de la Nueva España desde Cádiz hacia Veracruz y Cartagena sin incidentes (1706), así como la de Tierra firme, con el tesoro real en la mira de los ingleses, desde Cartagena a la Coruña en 1712; hazaña por la que el rey católico lo nombró “Jefe de los Ejércitos Navales en el Mar de América”, otorgándole la Orden del Toisón de Oro (Hrodej, 1997, pp. 35-39).

Hay que decir que los marineros-promotores como Duguay-Trouin o du Casse, a quienes luego vemos incorporados al servicio de la marina real, como señala André Lespagnol, solían ser los testaferros de grupos de interés, quienes eran responsables

de la negociación del contrato de préstamo y el aporte de capital para montar sus operaciones. No pocos habían hecho una carrera excepcional comenzando como capitanes de un navío corsario menor, hasta convertirse en jefes de escuadras de guerra. Y, aún entonces continuaban costeando parcialmente los armamentos, combinando los títulos de caudillos y accionistas. Otros destinos fueron opuestos, pues de comenzar como oficiales de la armada pasaron a ser patrones privados, como sucedió con el almirante François Bart (Villiers, 2000, p. 106), desdibujando aún más los límites entre lo privado y lo oficial. Como muestra el estudio de Jean-Yves Nerzic sobre el papel de los armamentos mixtos en la movilización del arsenal de Brest bajo los mandatos de los dos Pontchartrains, a falta de un análisis más detallado, se puede hablar en general de inversores de las ciudades portuarias, unidos en una sociedad de derecho privado que corrían con los gastos de su funcionamiento. Un ejemplo es el grupo de comerciantes de Saint-Malo dirigido por Luc Trouin de la Barbinais, que apoyó las empresas de Duguay-Trouin durante veinte años. La importancia de estos colectivos de financiación, también existentes en Brest, Ponant, Le Havre y Rochefort, se adivina por su cercanía o pertenencia a los círculos de Versalles y París. Porque de igual forma se involucraban los “Grands” de la corte, como los ministros, altos funcionarios, prestamistas y banqueros, destacando los intendentes navales en su papel de organizadores y negociadores entre los interlocutores, autoridades y socios privados (Nerzic, 2010; véase Lespagnol, 2012, pp. 207-211).

Ahora bien, no todo era miel sobre hojuelas. Las circunstancias de la formación de estas escuadras durante el periodo fueron particularmente difíciles. Aunque el rey les prestaba o rentaba buques y tropas, y en ocasiones también les cedía su parte de las presas, muchas veces se vio imposibilitado de pagar a sus oficiales como otrora, en los tiempos memorables de la *guerre du course*, y cumplir con las promesas contraídas con los armadores, sobre todo en términos de méritos y ennoblecimientos. Las negociaciones entre los promotores, que bien podían ser los propios oficiales o las arriba mencionadas autoridades portuarias, comerciantes, banqueros, etcétera, y la marina, solían tomar más tiempo del esperado. Mientras tanto, los buques permanecían en puerto, inactivos. De lograrse el permiso, llevaba otro tanto el reanudar los preparativos de avituallamiento, armado y reclutamiento, los cuales, a causa de la impaciencia por efectuar la campaña, podía quedar a medias, lo que repercutía en la actuación y resultados de las misiones. Siendo así, se comprende que algunos corsarios se sintieran defraudados por la administración, incluso “abandonados” a su propia suerte, y prefirieran negociar directamente con los inversores de las expediciones. Cuenta de ello es el registro de las desavenencias que

Forbin tuvo con Pontchartrain y otros personajes de la política. En cierta reclamación al ministro, le aclaró que al importarle más el honor que el dinero, al darle a entender que al estar al frente del escuadrón real debía pagar sus gastos, había hecho “honor al puesto que estaba por ocupar” (Forbin, 1729, p. 201). Acostumbrados en el pasado a otros tratos y circunstancias, las nuevas problemáticas dificultaron el trabajo de los corsarios con las armadas reales, tanto la francesa como en coordinación con su aliado español, como sucedió con la fallida comunicación entre du Casse y el conde de Casa-Alegre que dejó sólo a este último en el fatídico incidente de la flota de 1708. Se comprende entonces que varios privilegiaran sus intereses o de los inversores por sobre los estatales, como Duguay-Trouin en su ya mencionada empresa de Río de Janeiro la cual acabó en un gran saqueo (1711); o el estrago que realizó Cassard, en las colonias portuguesas en Cabo Verde, para luego asaltar las Antillas inglesas y las posesiones holandesas en la India (1712-1713). Hechos de gravedad que contribuyeron a que las naciones afectadas adoptaran resoluciones para acelerar el fin de la guerra (Pritchard, 2004, pp. 387, 390).

Como sea, las derrotas militares del rey sol en 1709, seguidas del azote de La gran helada y posterior hambruna del pueblo francés, motivaron el descuido de sus asuntos en España y su influencia en la corte comenzó a tomar distancia a partir de 1711. Fue entonces que se introdujo el régimen de intendencias (Crespo Solana, 2017, p. 90; véase Abbad y Ozanam, 1992). El fin de la guerra en 1713, dio cuenta de pérdidas territoriales importantes y el debilitamiento económico de ambos imperios, aunque el estado borbónico y su influencia centralista y absolutista se mantuvieron en pie. En el curso de grandes adversidades y la necesidad de cambios estructurales, el concepto de lo que la marina española debía de ser, se podía entrever entonces en el pensamiento del ministro Bernardo Tinajero de la Escalera, quien creía que la única forma de dominar las rutas de ultramar y proteger sus territorios era construir una fuerza naval propia del Estado, dejando de una vez por todas la dependencia del resguardo francés y los privados. Pero el sueño no pudo concretarse como se deseaba, teniendo que acudir todavía a los auxilios aliados en operaciones como el sitio a Barcelona (1713-1714), la reconquista de Mallorca (1715) y, en Venecia, contra los turcos (Fernández Duro, 1972, p. 210). Por otra parte, el entonces consejero y ministro de Hacienda, Jean Orry, continuaba comprando navíos a Francia y situando oficiales franceses como capitanes de la marina de España, algunos con carreras brillantes como corsarios, lo que provocó la renuncia de no pocos oficiales españoles a sus cargos. Pero esta estrategia no fue siempre exitosa, como cuando se pretendió que du Casse, dirigiera el sitio a Barcelona, pues esa vez sólo pudo armar y llevar al

lugar cuatro navíos y obligar a refugiarse en Mallorca a un convoy con escolta procedente de Nápoles (Fernández Duro, 1972, pp. 114-115). De cualquier forma, hasta entonces el financiamiento privado para operaciones navales en corso había permitido optimizar el potencial de las marinas borbónicas y adaptarlas a las circunstancias bélicas en cada momento.

4. El fin de la guerra: de aliados en corso a rivales en el comercio

De entre los problemas que amenazaban al imperio Hispanoamericano otro paralelo y creciente era el contrabando, que en aquella época alcanzó niveles sin precedentes. Para perseguir este mal y restablecer el tráfico comercial con la metrópoli, en 1711 se propuso a los consulados de San Sebastián y Bilbao la creación de una compañía de corso, pero la iniciativa se rechazó argumentando los grandes gastos que implicaba su sostenimiento. No obstante, fue uno de los primeros intentos de formar una compañía de comercio privilegiada (Alberdi Lonbide, 2012, p. 819). Mientras tanto, la Corona contrarrestó la avanzada hostil con guardacostas y corsarios regionales a iniciativa de armadores y gobernadores principalmente de Santo Domingo, Santiago de Cuba, San Juan de Puerto Rico, Caracas y Cumaná. Tiempos en los que, en la defensa territorial y el combate al contrabando local sobresalieron hombres como Miguel Enríquez, “El corsario negro”; mulato que desde San Juan de Puerto Rico financió hasta 30 navíos de su propiedad que operaron como corsarios y guardacostas en los alrededores de Jamaica y Curazao (1701-1712). Algunas de sus comisiones fueron conducidas por corsarios con patente del rey francés, como Monsieur Siren (Pedro Chirón o Simón) y Diel de Grabila (Monsieur Granvila), al mando de dos balandras, *La Aurora* y *La Belona*, que en ocasiones también asistieron a la Corona con la escolta de situados y avisos (Aráuz Monfante, 1984, pp. 164, 297-301; Lucena Salmoral, 2006, p. 397).

Tras el fin de la guerra, aunque la política exterior de Felipe V incluía la reforma del debilitado comercio trasatlántico, su interés se centró en la recuperación de los territorios dinásticos en Italia y los Países Bajos perdidos en el Tratado de Utrecht. Posiblemente con la intención de ganar el apoyo o la neutralidad de Gran Bretaña al iniciar dichas campañas, además del asiento y el navío de permiso con el que ya contaba la Compañía del Mar del Sur, en 1715 se le concedió permiso para viajar a América y vender sus mercancías en Cartagena y Portobello. Esto permitía resolver parte de los problemas de abastecimiento de las colonias, empero, no evitaba la injerencia británica en el flujo comercial establecido (Rodríguez García, 2005, p. 15).

Nuevamente, la fragilidad de los acuerdos quedó expuesta cuando, ese mismo año, corsarios ingleses doblaron el Cabo de Hornos y dirigieron proa hacia el Pacífico, dónde tenían vedado. Allí apresaron dos embarcaciones peruanas con un valioso cargamento y continuaron incursionando por la costa. Como respuesta, el virrey fletó una fragata francesa de 40 cañones en el Callao y la dotó de tripulación española, dirigiéndose en persecución de los bandidos para detenerlos y recuperar lo robado (Fernández Duro, 1972, p. 129).

Cabe señalar que la presencia francesa en el Pacífico se hallaba entonces más o menos afianzada. Como explica Amélie Foulet, ésta se remontaba a finales del siglo XVII, cuando el oficial naval, Jean Baptiste de Gennes, ex gobernador de la isla *Saint Christophe*, tuvo la idea de enviar una flota “oficial” con la misión de fundar una colonia desde la cual se pudieran realizar operaciones contra los puertos españoles del Perú. En 1695, Luis XIV autorizó la primera expedición, que, aunque no logró el éxito esperado, tuvo el mérito de permitir a los franceses hacerse de riquezas peruanas. El intento se repitió en 1698, cuando tras la propuesta del armador de Saint-Malo, Noel Danycan y su financiero, Jourdan de Grouée, de fundar una Compañía de los Mares del Sur, enviaran una escuadra encomendada al ex corsario Beauchesne, reportando beneficios económicos importantes, aunque sin lograr fundar ninguna colonia (Foulet, 2014). Fue hasta la alianza borbónica con la que inició el siglo XVIII, que llegó la oportunidad de los súbditos del rey francés para adentrarse oficialmente en el Pacífico. Como socios privilegiados de la Carrera de Indias y principal fuerza protectora de sus galeones, en 1702, 1708, 1709 y 1712, mientras sus escuadras resguardaban los convoyes aprovecharon para comerciar productos en los mercados de Campeche y Veracruz, y puertos de Tierra Firme y el Pacífico (Kamen, 2014, p. 265).

La dependencia de estos armamentos, incluso para actividades comerciales, es visible en el hecho de que entre 1710 y 1714, los virreyes del Perú otorgaron varias autorizaciones de corso y comercio a capitanes franceses (Foulet, 2014). Por otra parte, como expone André Lespagnol, en la relación comercial de Saint-Malo y el Perú, a partir de 1712, era común la arribada a Cádiz de barcos provenientes del puerto francés para completar allí su cargamento (Lespagnol, 1990). Esta experiencia fue convirtiéndose en un modelo concreto de tráfico ilegal o semi-ilegal, en la que las paradas en puertos intermedios para aguada de los barcos –como el de Concepción (Chile)–, era aprovechada para la recopilación de información y el comercio; una forma conveniente de respetar la organización española mientras los mercados franceses se establecían en América (Bély, 2013, p. 66). La importancia de estos

comerciantes-contrabandistas en la conquista del mercado americano era evidente. Para Nicolás Mesnager, diputado de comercio y negociador en los asuntos de España, el sistema no podía ser sostenido mediante el poder político y la coerción, sino por inventiva, oficio no apto para “cabezas coronadas”. E insistía en subrayar la capacidad de la iniciativa privada frente a la ineficacia de las construcciones estatales y las fechorías de las organizaciones reales. Una visión liberal, como hace notar Lucien Bély, que se contraponía a las esperanzas puestas en los grandes proyectos gubernamentales (Bély, 2013, pp. 68-69).

Como sea, desde el punto de vista de España, la vulnerabilidad de la región pacífica hizo indispensable reforzar su vigilancia y apoyar a la debilitada Armada del Mar del Sur. Pero, incluso en este rubro la dependencia con Francia continuó siendo inevitable. Ejemplo de ello es el asiento que en 1716 se realizó con el teniente francés Jean Nicolas de Martinet, a fin de enviar tres navíos de su propiedad; el *Conquérant* bajo su mando, el *Triomphant* con el capitán Jean-Jacques de Taffanel de Le Jonquière, ambos armados en Saint-Malo, y *La Pèlerin*, armada en La Rochelle, capitán Jean Duquesnel; así como uno de la Corona española, *Nuestra Señora del Carmen*, al mando de Bartolomé de Urdinzu (y como segundo, el capitán Blas de Lezo), con el fin de combatir el contrabando, corso y piratería de ingleses, pero principalmente de los mismos franceses, en costas de Chile y el Perú. Aquel contrato, entre otras cosas, estipulaba un sueldo mensual para Martinet, la mitad del valor de las presas y la entrega de sus buques a la Corona una vez terminada su misión. Por su parte, debía hacerse cargo de los gastos del intendente, tesorero y comisario, y de la alimentación de sus oficiales y tripulaciones (Malamud, 2015, p. 221).

Aquí cabe hacer un paréntesis para mencionar que Martinet era yerno del doctor de la reina, Helvétius. Años antes, en 1714, aprovechando que había sido llamado a París para tratar a la reina de tuberculosis, por su influencia, y por mediación de Orry, el médico había conseguido un acuerdo secreto por el que Martinet se encargaría de comprar en Francia, por cuenta de España, algunos navíos de guerra que Felipe V necesitaba con urgencia. Para llevar la negociación a buen término, el teniente se asoció con un capellán naval y “especulador del bajo mundo”, el abate Jouin, y otros dos socios, para la adquisición de tres navíos en Saint-Malo, los ya mencionados *Conquerant* (entonces *Príncipe de Asturias*) y *Triomphant* (el *Gran Espíritu Santo*), así como la *Esfera*. Una vez con ellos, los cargó de mercancías en un intento por transportarlas de manera ilícita a Cádiz (Villemestoux, 1929, pp. 235, 247) y, aunque fue descubierto por las autoridades, no pareció perjudicarlo en lo más mínimo, pues al poco partió del puerto granadino enarbolando bandera española hacia una misión

secreta en Mallorca, por la cual no estuvieron conformes varios de sus oficiales y marineros e incluso algunos llegaron a desertar. De cualquier forma, antes de partir a la Mar del Sur, entre 1715 y 1716, realizó varias operaciones al servicio de la Corona Española principalmente en el Mediterráneo (Malamud, 2015, p. 218).

Cuando finalmente condujo sus tres navíos rumbo al Pacífico, en cuanto rodeó el Cabo de Hornos comenzó a operar como corsario por las costas del Callao en persecución de sus compatriotas y homólogos de profesión. Durante sus correrías entre 1717 y 1719, atravesó por epidemias de escorbuto y desavenencias con el intendente del Callao, Gabriel Lacunza, así como con el virrey Carmíneo Nicolás Caracciolo de Santo Buono. Además, las tensiones entre la marinería francesa y la infantería española, y luego con sus propios hombres al momento de la repartición de presas con los españoles, llevaron al amotinamiento de su tripulación (1719). Pese a todo, logró varias capturas de buques franceses, algunos de guerra, que entregó para que formaran parte de la Armada del Sur. Durante la misión, Martinet y sus oficiales aprovecharon para hacer algunos negocios y practicar el contrabando (Gracia Rivas, 2012, pp. 487-522, 500-501), en parte con mercaderías traídas desde Europa como ropas o textiles, barras de hierro y acero, cera, loza, etc., y en parte con bienes adquiridos de las presas. Lacunza incluso llegó a acusarlo de mantener sociedad con varios comerciantes de Lima para la compra de ropa decomisada a un precio más barato que el oficial. Por ejemplo, se sabe que, durante una estancia en Concepción, alojado con el maestro de campo Francisco Hernández Cifuentes, este último le abasteció de vino, bizcocho y otros géneros a cambio de ropas y otros productos antes vendidos públicamente (Malamud, 2015, pp. 225, 235-236).

El caso de este capitán francés es un fiel retrato de las implicaciones de la dependencia para la organización de armamentos oficiales, no sólo de aliados sino de la iniciativa privada. Y aún más allá de lo que podemos ver a primera vista, pues detrás de su empresa corsaria estuvieron implicadas casas comerciales francesas de renombre en el tráfico indiano como Stalpaert, Romet y Compañía (en Cádiz desde 1705), así como comerciantes de Saint Malo y París; algunos de los cuales se sintieron defraudados por Martinet, según se desprende de las diversas denuncias en su contra (Torres Ramírez y Pérez-Mallaína, 1998, p. 339). No obstante, como muchos de sus contemporáneos, Martinet representó al “empresario ultramarino”, en parte comerciante-corsario, en parte oficial de marina, que supo aprovechar los servicios reales para ganar favores en la esfera de poder y llevar a cabo negocios en su propio beneficio.

5. Conclusiones

Con la expansión de la guerra europea a partir de la segunda mitad del siglo XVII, el curso profesionalizado se estableció como estrategia al servicio de los objetivos de estados modernos en desarrollo como Francia y España. En periodos sucesivos de conflicto, como el de 1701-1713, ante la falta de una verdadera armada de guerra, la Corona española ayudada por Francia desplegó el curso como recurso cardinal para la protección y defensa del comercio trasatlántico y el transporte de remesas de metales preciosos, al igual que para operaciones militares en regiones americanas en las que sus intereses geopolíticos se veían afectados. Ello no podía haberse logrado sin la contribución de particulares para formar escuadras mixtas, combinando recursos materiales y humanos públicos y privados.

El caso aquí abordado, la intervención de Francia en los intereses de la monarquía española a través, por un lado, de armamentos reales comandados por corsarios experimentados enviados por Luis XIV al auxilio de Felipe V y de sus propios intereses comerciales durante la Guerra de Sucesión, devela la relevancia de las alianzas y la cooperación del sector privado en momentos de mayor necesidad. Mediante la comprensión de la naturaleza de estos armamentos, no sólo a nivel operativo, sino organizacional: de la red de actores y agentes que los respaldaron, desde individuos o grupos de interés como los propios comandantes-promotores, los comerciantes o autoridades de puertos como Saint-Malo o Brest, las casas comerciales francesas establecidas en Cádiz o los ministros o altos funcionarios de las cortes, es posible develar la complejidad de conexiones entre el sector público y la monarquía desde diversas esferas sociales y geografías que permitieron la movilización de los recursos necesarios para proteger, sostener y dar continuidad a los intereses borbónicos ultramarinos.

Al finalizar la guerra, la interdependencia de las autoridades americanas con los privados franceses para operaciones de curso-guardacostas en el combate al creciente contrabando, curso y piratería en costas del Pacífico, al tiempo de estimular el mercado por fuera del monopolio establecido, ciertamente generó tensiones con las autoridades españolas, subrayando los ya conocidos puntos débiles del imperio colonial español: la defensa territorial y la competencia comercial. Sin embargo, también tuvo repercusiones positivas. Por una parte, al asegurar los envíos de metales preciosos a salvo desde América, pero también, aunque el costo de la alianza, la esperada rivalidad naval-comercial, los llevó de ser aliados en curso a rivales en el comercio, fue clave para sostener la defensa, al tiempo de abastecer las colonias con productos en escasez o a precios más baratos. Como explica Kamen, la

creciente competencia regional acabó por impulsar el intento de la Corona española de reestructurar el comercio con el Nuevo Mundo y mejorar el peninsular (Kamen, 2014).

6. Bibliografía

- Abbad, Fabrice – Ozanam, Didier (1992) *Les Intendants espagnols du XVIIIe siècle*. Madrid: Casa de Velázquez.
- Alberdi Lonbide, Xabier (2022) 'Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana, siglos XVI-XVIII' (Tesis doctoral inédita). Guipuzcoa: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua.
- Aumont, Michel (2013) *Les corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Aráuz Monfante, Celestino Andrés (1984) *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Caracas: Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela.
- Bély, Lucien (2013) 'Les négociations franco-espagnoles pendant la guerre de succession d'Espagne', *Cuadernos de Historia Moderna*, XII, pp. 61-76.
- Binaud, Daniel (1999) *Les corsaires de Bordeaux et de l'estuaire, 120 ans de guerre sur mer*. Biarritz: Atlantica.
- Bromley, John S. (1987) *Corsairs and Navies, 1600-1760*. Londres: A&C Black.
- Brongniart, Henry (1904) *Les corsaires et la guerre maritime*. Paris: Augustin Challamel Éditeur. Librairie Maririme et Coloniale.
- Crespo Solana, Ana (2017) 'La Intendencia de Marina y el 'Gobierno de la Contratación': el sueño naval de José Patiño y Rosales (1717-1736)', *Stud. his., Historia Moderna*, 39 (2), pp. 75-114.
- Conway, Stephen (2014) 'The 18th-Century British Army as European Institution', en Linch, Kevin - Macormack, Matthew, *Britain's Soldiers. Rethinking War and Society, 1715-1815*. Liverpool: Liverpool University Press.

- Duguay-Troin, René (1829) 'Memoires du Duguay-Troin', en Guizot, M. Francois (ed.) *Colléction des Memoires relatifs a L'Histoire de France*. LXXV, Paris: Foucault Libraire, pp. 284-453.
- Fernández Duro, Cesáreo (1972) *Historia de la Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. VI, Madrid: Museo Naval.
- Forbin, Claude de (1729) *Memoires du Comte de Forbin, chef d'escadre, chevalier de l'ordre militaire de Saint Louis*. Paris: F. Girardi.
- Foulet, Amélie (2014) 'La France et la fortune de la mer du Sud Contacts, flux et échanges commerciaux dans le Pacifique espagnol (1695-1725)' (Tesis inédita). Paris: École nationale des chartes. <<https://www.chartes.psl.eu/fr/positions-these/france-fortune-mer-du-sud>> (3 de septiembre de 2022).
- Gracia Rivas, Manuel (2012) 'En torno a la biografía de Blas de Lezo', *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, pp. 487-522.
- González Enciso, Agustín (2017) *War, Power and the Economy. Mercantilism and state formation in 18th-century Europe*. Londres: Routledge, Taylor and Francis Group.
- Hanotin, Guillaume (2020) 'Défendre l'Amérique espagnole au temps de l'Union des couronnes (1701-1709). Defend empires and colonies during the War of Spanish Succession', en Plouviez, David (dir.) *Défense et Colonies dans le Mode Atlantique, XVIe-XXe siècle*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, pp. 69-79.
- Hrodej, Philippe (1997) 'L'amiral Du Casse: de la marchandise à la Toison d'Or', *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 104 (4), pp. 23-39.
- Kamen, Henry (2014) *Spain, 1469-1714: A society of conflict*. Londres: Routhledge.
- Lespagnol, André (1990) *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Saint-Malo: L'Ancre de Marine.
- (1995) *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Éditions Apogée.
- (2012) 'La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest', *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 119 (1), pp. 207-211.
- Lucena Salmoral, Manuel (2006) 'Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español', *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, pp. 393-413.

- Malamud, Carlos (2015) 'Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)' (Tesis doctoral inédita). Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Moya Sordo, Vera (2015) 'Motines a bordo: rebelión masiva y lucha de poder en el escenario de las flotas de guerra francesa, británica y española. Finales del siglo XVIII, principios del XIX. Una reflexión comparativa' (Tesis doctoral inédita). México: UNAM.
- Nerzic, Jean-Yves (2010) *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 & 1702-1713)*. Milon-la-Chapelle: Éditions H & D.
- (2012) *Duguay-Trouin, armateur malouin, corsaire brestois*. Paris: H & D.
- (2022) 'Des corsaires au secours de la Royale', en página de la Asociación Patrimoine de Plougasnou: <https://patrimoineplougasnou.weebly.com/des-corsaires-au-secours-de-la-royale.html> (20 de julio de 2022).
- Péret, Jaques (2012), *Les Corsaires de l'Atlantique: De Louis XIV à Napoléon*, Paris: Broché.
- Pérez-Mallaína, Pablo. E. – Torres Ramírez, Bibiano (1987) *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Pilgrim, Donald (1975) 'The Colbert-Seignelay Naval Reforms and the Beginnings of the War of the League of Habsburg', *French Historical Studies*, 9, p. 235-262.
- Pritchard, James (2004) *In Search of Empire: The French in the Americas, 1670-1730*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Rodríguez García, Margarita Eva (2005) *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)*. Madrid: Banco de España (Estudios de Historia Económica 46).
- Symcox, Geoffrey (1974) *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*. La Haya: M. Nijhoff.
- Torres Ramírez Bibiano – Emilio Pérez-Mallaína, Pablo (1998) 'La flotte de la mer du sud', en Acerra, Martine - Merino, José – Meyer, Jean – Vergé-Franceschi, Michel *Les marines de guerre européennes: XVIIe-XVIIIe siècles*. Paris: Presses Paris Sorbonne, pp. 307-344.

- Torres Sánchez, Rafael - Pepijn Brandon - Marjolein Hart (eds.) (2018) 'War and economy. Rediscovering the 18th-century military entrepreneur', *Business History*, 60 (1), pp. 4 – 22.
- Torres Sánchez, Rafael (2016) *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- Valdez-Bubnov, Iván (2011) *Poder naval y modernización del Estado: Política de construcción naval española (siglos XVII-XVIII)*. México: Bonilla Artigas Editores/Iberoamericana Vervuert/IIH-UNAM.
- (2018) 'Shipbuilding administration under the Spanish Habsburg and Bourbon regimes (1590–1834): A comparative perspective', *Business History*, 60 (1), pp. 105-125.
- (2024) 'The Makers of Spanish Naval Strategy in the Eighteenth Century: Strategy, Tactics, and Shipbuilding Policy', en Harding, Richard – Guimerá, Agustín *Sailors, Statesmen and the Implementation of Naval Strategy*. Suffolk UK: Boydell & Brewer, pp. 31-51.
- Villestreux, Edgar de la (1929) *Deux corsaires malouins sous le règne de Louis XIV*. VII, París: Librairie ancienne Honoré Champion.
- Villiers, Patrick (2000) *Les Corsaires du littoral: Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*. Paris: Presses Univ Septentrion.
- Wilson, Peter (2020) 'Foreign military labour in Europe's transition to modernity', *European Review of History*, 27 (1), pp. 12-32.
- Zabala, Aingeru (2006) 'La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico', *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, pp. 325-356.

7. Curriculum vitae

Arqueóloga e historiadora de naufragios, miedos y motines a bordo, servicios en las armadas europeas y el curso hispanoamericanos. Investigadora en la UNAV, colaboradora de la Subdirección de Arqueología Subacuática del INAH (México). Miembro del grupo de investigación Red Imperial Contractor State Group que estudia el Estado y la guerra en la época moderna. Recibió el Premio Marcos y Celia Maus y la Medalla Alfonso Caso al Mérito Universitario (UNAM); y la beca

Alexander von Humboldt Foundation. Ha publicado en *Review of Social History*, *Cuadernos de Historia Moderna* y *Tiempos Modernos*. Coordinó el libro *Arqueología Marítima en México* (INAH, 2012) e *Imperios de corsarios y piratas* (RUHM, 2021).

Afiliación: Departamento de Historia, Universidad de Navarra

Página web: <https://unav.academia.edu/VeraMoyaSordo>

Periodico semestrale pubblicato dal CNR

Iscrizione nel Registro della Stampa del Tribunale di Roma n° 183 del 14/12/2017