

Mónica Amenedo-Costa (ed.)

# El patrimonio documental en las relaciones entre Gran Bretaña e Irlanda y la Península Ibérica a lo largo de los siglos



PETER LANG

En el presente volumen se han tomado en consideración testimonios y manifestaciones escritas desde el Medioevo tardío hasta el siglo XX con el fin de contribuir al avance en el estudio de las relaciones entre Gran Bretaña e Irlanda y la Península Ibérica. El patrimonio documental se pone en valor en un escenario internacional, ligado a fenómenos políticos, económicos y sociales, así como a dinámicas transnacionales, para sostener la innovación y el progreso de las sociedades que lo acogen. Los trabajos que aquí se reúnen favorecen la transmisión de este patrimonio heredado, así como la inmersión en una realidad diversa y cambiante que promueve el acceso a la cultura en toda su riqueza. En ellos se dan a conocer aspectos inéditos sobre conversaciones diplomáticas, diálogos políticos y económicos, intercambios culturales y patrimoniales, y encuentros militares y navales, en ocasiones con motivo del enfrentamiento y del conflicto, que dotan de una base sólida a la construcción de la identidad y de los encuentros entre los pueblos.

Mónica Amenedo-Costa, Doctora en Ciencias de la Documentación por la Universidad Complutense de Madrid, y en Filología Inglesa, con Premio Extraordinario, por la Universidade da Coruña. Desarrolla su labor docente en la Universidad Complutense de Madrid. Sus principales líneas de investigación se centran en el estudio de la interacción cultural e inmigración británica e irlandesa en Galicia en el siglo XVIII, así como en la construcción de las relaciones políticas, diplomáticas y literarias entre Gran Bretaña y España a partir de documentación de Estado y fuentes hemerográficas británicas. Es autora de monografías, artículos de revistas y capítulos en volúmenes colectivos, y ha participado en diversos proyectos de investigación obtenidos en convocatorias públicas competitivas.



**Hispanic Studies: Culture and Ideas**

---

*Volume* **86**

Edited by  
Claudio Canaparo

Mónica Amenedo-Costa (ed.)

**El patrimonio documental  
en las relaciones entre  
Gran Bretaña e Irlanda y  
la Península Ibérica a  
lo largo de los siglos**



PETER LANG  
Oxford · Bern · Berlin · Bruxelles · New York · Wien



PETER LANG  
Oxford · Bern · Berlin · Bruxelles · New York · Wien

Bibliographic information published by Die Deutsche Nationalbibliothek.  
Die Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data is available on the Internet at <http://dnb.d-nb.de>.

A catalogue record for this book is available from the British Library.

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

Names: Amenedo Costa, Mónica, 1972- editor, author.

Title: El patrimonio documental en las relaciones entre Gran Bretaña e Irlanda y la Península Ibérica a lo largo de los siglos / Mónica Amenedo-Costa [editor].

Description: Oxford ; New York : Peter Lang, [2022] | Series: Hispanic studies: culture and ideas, 1661-4720 ; vol no. 86 | Includes bibliographical references and index.

Identifiers: LCCN 2021060780 (print) | LCCN 2021060781 (ebook) | ISBN 9781800796119 (paperback) | ISBN 9781800796126 (ebook) | ISBN 9781800796133 (epub)

Subjects: LCSH: Great Britain--Foreign relations--Iberian Peninsula. | Ireland--Foreign relations--Iberian Peninsula. | Iberian Peninsula--Foreign relations--Great Britain. | Iberian Peninsula--Foreign relations--Ireland. | Great Britain--Civilization. | Ireland--Civilization. | Iberian Peninsula--Civilization. | LCGFT: Essays. Classification: LCC DA47.9.I2 P38 2022 (print) | LCC DA47.9.I2 (ebook) | DDC 303.48/2410366--dc23/eng/20220307

LC record available at <https://lcn.loc.gov/2021060780>

LC ebook record available at <https://lcn.loc.gov/2021060781>

Cover image: Designed by Proxectos Gráficos Aldine.

Paper boat on globe: Freepik.com

Un mapa nuevo y preciso del mundo. Mapa de Robert Vaughan, contenido en el volumen El mundo abarcado por Sir Francis Drake (Londres 1628) compilado por el sobrino de Drake. Image: wikipedia  
Obits de los miembros de la familia de Grandison y algunas recetas médicas en inglés inscritas en la hoja. Imagen tomada de f. 1v de Oraciones agregadas a los santos. Escrito en latín. Image: europeana  
Antique document from ca. 1766: Image: pxhere.com.

Cover design by Peter Lang Ltd.

ISSN 1661-4720

ISBN 978-1-80079-611-9 (print)

ISBN 978-1-80079-612-6 (ePDF)

ISBN 978-1-80079-613-3 (ePub)

© Peter Lang Group AG 2022

Published by Peter Lang Ltd, International Academic Publishers,  
Oxford, United Kingdom  
[oxford@peterlang.com](mailto:oxford@peterlang.com), [www.peterlang.com](http://www.peterlang.com)

Mónica Amenedo-Costa has asserted her right under the Copyright, Designs and Patents Act, 1988, to be identified as Editor of this Work.

All rights reserved.

All parts of this publication are protected by copyright.

Any utilisation outside the strict limits of the copyright law, without the permission of the publisher, is forbidden and liable to prosecution.

This applies in particular to reproductions, translations, microfilming, and storage and processing in electronic retrieval systems.

This publication has been peer reviewed.

## Tabla de contenidos

Lista de figura y cuadros	vii
Agradecimientos	ix
Lista de abreviaturas	xi
MÓNICA AMENEDO-COSTA Y CONCEPCIÓN MENDO-CARMONA Capítulo introductorio. Patrimonio documental, testimonio de la interacción transnacional	I
PRIMERA PARTE Interacción política	II
FLÁVIO MIRANDA 1 <i>Dissensions &amp; Alligantia</i> . Diplomacia económica y comercio entre Inglaterra y los reinos ibéricos en los siglos XIV y XV	13
CARMEN MARÍA FERNÁNDEZ NADAL 2 El comercio hispano-inglés desde la perspectiva de los diplomáticos de Mariana de Austria y Carlos II	39
MÓNICA AMENEDO-COSTA 3 Fuentes de inteligencia y hemerográficas británicas en la difusión de información sobre el escenario marítimo en Galicia, 1739-1742	71
CONCEPCIÓN MENDO-CARMONA Y AGUSTÍN TORREBLANCA-LÓPEZ 4 Nota sobre la financiación pública de las actividades del Comité Hispano-Inglés (1925)	93

SEGUNDA PARTE	Interacción cultural	119
ANA SÁEZ-HIDALGO		
5	Extravagancias culturales anglo-hispanas	121
M. CARMEN LARIO DE OÑATE		
6	Los matrimonios irlandeses en el Cádiz del s. XVIII	143
ALICIA LASPRA RODRÍGUEZ		
7	Más allá del tópico: política y literatura en los hispanistas e hispanófilos del Romanticismo británico	165
JOAQUIM NADAL FARRERAS		
8	Edgar Allison Peers: un hispanista británico y la guerra civil española	193
MARÍA JESÚS LORENZO-MODIA		
9	Imágenes de Irlanda durante la primera mitad del siglo XX en la prensa gallega	211
	Sobre los autores	235
	Índice	241

## Figura y cuadros

### Figura

Figura 1.	Portada de publicación firmada por John Bowring	177
-----------	---	-----

### Cuadros

Cuadro 1.	Acuerdos comerciales de Inglaterra con Castilla y Portugal, 1351, 1353 y 1466	23
Cuadro 2.	Cuadro de análisis de diplomacia económica de los acuerdos comerciales de Inglaterra con Castilla y Portugal, 1351 y 1353	24
Cuadro 3.	Importaciones de Castilla y Portugal por el puerto de Bristol, 1461-1504	32

MÓNICA AMENEDO-COSTA

3 Fuentes de inteligencia y hemerográficas británicas en la difusión de información sobre el escenario marítimo en Galicia, 1739–1742

[The Role of British Intelligence and Press Sources in the Dissemination of Information on Maritime Activity in Galicia, 1739–1742]

RESUMEN

La documentación de Estado y las publicaciones periódicas británicas del siglo XVIII prestaron atención a noticias relativas a los asuntos exteriores de las principales potencias del periodo. Proporcionaban acceso al debate político y a cuestiones económicas y sociales, añadiendo visibilidad a la política exterior de Gran Bretaña y a los vínculos que mantenía con otros países europeos. Este capítulo tiene como objetivo examinar los esfuerzos que tanto el gobierno británico y sus servicios diplomáticos como la prensa concentraron en documentar las relaciones con España a finales de la década de los treinta y principios de los cuarenta, cuando había una creciente demanda de información sobre el comercio marítimo y las actividades navales y corsarias. En este marco, se analiza la representación en estas fuentes documentales de las estrategias navales españolas en Galicia y el impacto que tuvieron en el desarrollo comercial de Gran Bretaña, así como en la toma de decisiones de su gobierno.

ABSTRACT

Eighteenth-century British state papers and periodical publications devoted attention to news related to the foreign affairs of all major powers at that time. They not only gave expression to political debate but also to economic and social discussion. As a consequence, Britain's foreign policy and relations with other European countries became more visible to the general public. The aim of this chapter is to examine the emphasis that the British government and diplomats, together with the press, placed on documenting the state of relations with Spain in the late 1730s and early 1740s when there was a growing demand for information about maritime trade, privateering and naval operations. It will explore the way in which Spanish strategic naval activities in Galicia were covered in those documentary sources and the impact they had on British commercial interests and government decision-making.

La obtención de información sobre las relaciones internacionales y la política exterior de otros países constituyó una herramienta imprescindible para la toma de decisiones gubernamentales en el siglo XVIII. El conflicto hispano-británico se convirtió en el protagonista de la escena política en las postrimerías de la década de los treinta y se situó como un tema destacado en los escritos oficiales. Los servicios de inteligencia británicos recababan datos sobre los asuntos más relevantes que ocurrían en el exterior para hacerlos llegar a los diversos órganos de la Administración. Desde la *Secretary of State for the Southern Department* (Secretaría de Estado para el Departamento del Sur) se mantenía correspondencia regular con el personal de las embajadas y consulados en la Península Ibérica y Francia. Las cabeceras de prensa también se nutrieron de estos datos a través de corresponsales, informes diplomáticos y otras fuentes de información con los que se construía el discurso mediático. Las informaciones sobre los asuntos extranjeros eran una cuestión apremiante, principalmente durante periodos de guerra y conflicto, cuando la demanda de noticias del extranjero era mucho mayor (Black 2001: 78). La ciudadanía deseaba obtener noticias acerca de temas de primera magnitud que podían repercutir en la seguridad e intereses nacionales. Estas representaciones mediáticas junto con la percepción de los miembros del Gobierno y del personal diplomático británico sobre acontecimientos de trascendencia política en España centran la investigación de este trabajo. El objetivo es el de evaluar la influencia de las decisiones gubernamentales sobre la economía y explorar el impacto que tuvieron las estrategias navales llevadas a cabo en Galicia en el desarrollo comercial de Gran Bretaña y en sus acciones políticas.

Las gestiones de los actores políticos en el continente, especialmente aquellas relacionadas con actividades marítimas y el comercio exterior, fueron temas comunes en la cobertura periodística debido a su repercusión en la estabilidad económica y en el desarrollo interno del país (Black 1985: 161). Las medidas adoptadas por el Gobierno de Felipe V en lo relativo al comercio ultramarino para frenar las actividades de contrabando de los británicos en los territorios americanos fueron abiertamente condenadas en Gran Bretaña por las enormes pérdidas que le ocasionaba a su comercio la

confiscación de mercancías por parte de los navíos españoles (Black 1988: 8). Los comerciantes y la prensa de la oposición demandaban una mejor gestión de los asuntos institucionales, especialmente ante los signos de debilidad del primer ministro, Robert Walpole, en las negociaciones comerciales con España (Dickinson 1994: 210). Un número cada vez mayor de comerciantes y ciudadanos en puertos y ciudades británicas veía la política del Gobierno contraria a sus intereses (Woodfine 1998: 77). Sus reivindicaciones contaron con el respaldo de cabeceras como *The Craftsman* y *Common Sense* en las que se pedía el fin del hostigamiento al que se veían sometidos (Laprade 1977: 391, 394). Estos periódicos daban cobertura a las presiones y persecuciones que sufría el comercio en manos de los guardacostas españoles y al cada vez mayor clamor popular a favor de la guerra.

El vigoroso llamamiento a la acción en contra de los españoles causó molestias en el Gobierno de Madrid que, de acuerdo con informaciones publicadas en *London Evening Post*, expresó su descontento al embajador británico, Benjamin Keene, sobre el poco respeto con el que algunos redactores estaban tratando estos asuntos (Black 1987: 232). Walpole reconoció la necesidad de recuperar la confianza de una nación cada vez más descontenta y prestó apoyo económico a cabeceras como *London Journal*, *British Journal*, *Daily Courant*, *Free Briton*, *Flying Post*, *The Hyp-Doctor*, *Corn-Cutter's Journal* y *Daily Gazetteer* (Targett 1994: 20). Mediante su patrocinio, que empleó hasta que presentó su dimisión en 1742, trató de ejercer un control de la opinión pública a través de un discurso mediático que mostraba una clara cercanía con su gestión. *Daily Gazetteer* recogía argumentos en contra de la disputa prolongada contra España y defendía que Gran Bretaña no debía declarar la guerra a cada provocación, aun cuando la causa pudiera ser justa (Laprade 1977: 399). De esta manera, se trataba de apaciguar un conflicto de intereses entre Londres y Madrid, y de evitar una guerra a la que Walpole se oponía basándose en que la paz era beneficiosa para el conjunto de la economía (Black 1985: 112).

Sin embargo, las tensiones comerciales en América dificultaban el buen entendimiento entre Gran Bretaña y España. En enero de 1739 los españoles apresaban en América el navío inglés *Sarah*, que fue conducido a La Habana. Su capitán, Jason Vaughan, fue llevado como prisionero al castillo de Santa Catalina en la bahía de Cádiz, donde se le mantuvo

confinado.<sup>1</sup> A esta captura, se sumó la del navío *Success* que fue tomado por los guardacostas en su travesía de Antigua a Maryland, a unas setenta leguas de distancia de la isla de Puerto Rico, transportando mercancías de gran valor.<sup>2</sup> En Gran Bretaña se asumió una postura de rechazo contra el modo de actuación de los españoles que estaba provocando notables pérdidas económicas a su comercio.<sup>3</sup> Ante estos hechos, Keene recibió instrucciones para iniciar conversaciones con el marqués de Villarias, secretario de Estado español, para rebajar la tensión y poner fin a la persecución y captura de los navíos británicos, pero el ministro le hizo saber que la decisión de no permitir el comercio irregular en ultramar se mantenía inalterable y que los guardacostas tenían orden de actuar “en Defensa de aquellos Dominios, y resguardo del comercio ilícito”.<sup>4</sup>

En Gran Bretaña, las repercusiones económicas de esta situación se vincularon a la mala gestión del Gobierno, cuya política exterior era condenada en cabeceras como *The Craftsman*, *York Courant*, *Farley's Bristol Newspaper* o *London Evening Post* (Dickinson 1994: 205-6). Este discurso de prensa caló hondo en la ciudadanía que consideraba que el honor y los intereses nacionales no estaban siendo debidamente representados (Black 1985: 170). En aquel escenario de protestas, los británicos regularon la concesión de letras de represalias contra los españoles. Esta autorización disgustó a la Corona española que sintió que su actitud de tolerancia no era compartida por los británicos. En aquel ambiente de crispación política, el Gobierno de Madrid resolvió represaliar a los navíos, bienes y efectos británicos tras conocer que ya habían comenzado a llevar a cabo acciones de represalia y que el almirante Haddock había recibido órdenes de apostarse con su escuadra en los Cabos de San Vicente y de Santa María para sorprender

1 *The National Archives* (TNA), *State Papers* (SP). Keene al duque de Newcastle, Madrid, 26 de enero de 1739 (TNA SP 94/133: s.p.).

2 Informaciones proporcionadas por Murdock Mackenzie, marinero del *Success*, el 3 de abril de 1739 (TNA SP 94/134: s.p.).

3 Keene a Newcastle, Madrid, 24 de abril de 1739 (TNA SP 94/133: s.p.).

4 Carta del marqués de Villarias a Keene, Aranjuez, 17 de mayo de 1739 (TNA SP 94/133: s.p.).

a los azogues españoles.<sup>5</sup> La presencia de los británicos en aquellas aguas obligó a la flota española a permanecer en la bahía de Cádiz hasta el mes de noviembre, causando “pérdidas al comercio y agravando la situación de desabastecimiento del Vicerreinato de Nueva España” (Cerdá 2010: 115).

Los principales motivos de discordia, el comercio y el dominio marítimo, condujeron al deterioro paulatino de las relaciones hispano-británicas (Lynch 1999: 137-8), hasta que se produjo la declaración de guerra en octubre de 1739. En el mar, las consecuencias derivadas del conflicto se tradujeron en operaciones navales y capturas de navíos. Los británicos contaron con al menos trescientas setenta y siete embarcaciones de corso a lo largo de la contienda motivados por el espíritu empresarial y el deseo de acumular capital (Starkey 1997: 127, 134). También los españoles armaron buques corsarios. En junio de 1740, la prensa daba a conocer que su majestad católica había concedido más de doscientas treinta licencias para perturbar a las embarcaciones británicas (*London Magazine* 9, junio 1740) buscando atacar legítimamente el comercio que era una fuente importante de ingresos para su economía. Estas ordenanzas de corso otorgaban privilegios a los barcos corsarios que podían disponer de los cañones y armas que necesitasen (Azcárraga 1950: 120). Se recurrió a ellas no como un intento de disputar la supremacía naval, sino como una estrategia indirecta que producía “daños en el comercio del contrario hasta límites inaceptables” (Otero 2004: 12). En los meses de enero, febrero y marzo de 1740, los españoles ya se habían apoderado de treinta y siete barcos mercantes cuyos cargamentos habían sido valorados en más de 140,000 libras esterlinas (*London Magazine* 9, junio 1740). Uno de aquellos barcos fue el *John of Waterford* que fue llevado al puerto de Vigo.

A las pérdidas económicas se sumaba también la pérdida de las tripulaciones. Algunos hombres buscaron la manera de escapar. Este fue el caso del capitán del *John of Waterford* quien, habiendo estado un tiempo retenido en Vigo, logró huir a Oporto, pero volvió a caer en manos del enemigo cuando el barco británico en el que viajaba desde Portugal fue capturado por tres buques españoles que habían partido de Ferrol

5 Informaciones publicadas en *La Gazeta de Madrid*, martes 25 de agosto de 1739 (TNA SP 94/133: s.p.).

junto al *Princesa*. Lo condujeron hacia este puerto y allí lo mantuvieron preso a bordo de un barco de guerra donde recibía la misma ración que los otros hombres, la cual era muy mala (*Daily Gazetteer* 1538, julio 1740). Del total de los tripulantes de los barcos ingleses que habían sido capturados en Galicia hasta el mes de mayo, tan solo quedaban cuarenta y cuatro hombres en A Coruña a quienes se les permitía caminar por la ciudad, pero no recibían otro sustento que pan. En su mayoría habían escapado, pero también se dio el caso de prisioneros que habían pasado a engrosar las filas del enemigo al carecer de asignación alguna que les evitara morir de inanición. Algunos se habían alistado en el regimiento de Irlanda. Otros habían embarcado en los navíos de guerra en Ferrol.<sup>6</sup> Esta decisión disgustó a los británicos que trataron de prevenir que fuera imitada por otros presos con el envío de dinero para su manutención.<sup>7</sup>

Los británicos buscaron acordar un intercambio de prisioneros a través de las negociaciones que abrió John Burnaby Parker con las autoridades españolas, pero,<sup>8</sup> en noviembre de 1740, aún no habían recibido respuesta del capitán general de Galicia, el conde de Ittre, relativa a este asunto. En aquel mes, el número de prisioneros había incrementado y ya eran unos ochenta hombres, aproximadamente, quienes malvivían víctimas de la opresión de los españoles, que no les proporcionaban más que pan y paja para acostarse. El diplomático se sentía disgustado con la situación y tomaba conciencia de lo que significaba vivir en tales circunstancias. A su entender, los problemas de los prisioneros no se solucionarían a menos que sus condiciones de vida se vieran mejoradas. Pasarse al servicio enemigo sería algo relativamente habitual si no se incrementaban sus recursos económicos mediante la asignación de seis peniques al día a cada uno de ellos.<sup>9</sup> Parker no solo realizaba funciones de negociación para el establecimiento de acuerdos

- 6 Informaciones suministradas por John Burnaby Parker al duque de Newcastle. Oporto, 4 de junio de 1740 (TNA SP 89/41: 73).
- 7 Carta de Parker al duque de Newcastle. Oporto, 10 de mayo de 1740 (TNA SP 89/41: 30).
- 8 Parker era cónsul en A Coruña, pero, a raíz de la guerra con España, debió abandonar el país. Se trasladó a Portugal.
- 9 Noticias proporcionadas al duque de Newcastle desde Oporto el 12 de noviembre de 1740 (TNA SP 89/41: 146).

con los españoles, sino que también prestaba asistencia y protección a los ciudadanos de su país, proponiendo pautas a seguir para poner remedio a su situación.<sup>10</sup>

El Océano Atlántico y la costa portuguesa fueron las zonas con mayor número de capturas de barcos en los primeros años de la contienda, seguidas del estrecho de Gibraltar (Otero 2004: 107). En este marco geográfico se causaron graves perjuicios al comercio exterior británico. En el primer semestre de 1740, además del *John of Waterford*, los españoles habían conducido a Galicia otros navíos. Uno de ellos fue el *Expedition*, que había salido de Madeira rumbo a Virginia. A Vigo llegaron el *Peggy*, de 120 toneladas, que llevaba un cargamento de maíz de Filadelfia a Lisboa e iba capitaneado por Thomas Gault, el *Industry*, que transportaba trigo de Nueva Inglaterra con destino a Lisboa al mando de Whiting,<sup>11</sup> una embarcación de cincuenta toneladas con pescado procedente de Terranova, comandada por Thomas Pynn, y un mercante que viajaba de Hamburgo hacia Oporto. Al puerto de A Coruña se llevaron el *Ann*, capitaneado por John Curling, que fue apresado con provisiones navales a bordo en su viaje de Boston, en Nueva Inglaterra, a Londres, el *James and Christian*, de 140 toneladas, que había iniciado el viaje en Sicilia con dirección a Ámsterdam a donde llevaba *brandy* al mando del capitán Graham,<sup>12</sup> y el *Abraham and Arthur*, que transportaba sardinas del oeste de Inglaterra hacia Oporto e iba comandado por Richard Bray (TNA SP 89/41: 75; *Gentleman's Magazine* 11, diciembre 1741; *London Magazine* 11, febrero 1742). A Muros se condujo un barco de ochenta toneladas, que había partido de Portugal con destino a Inglaterra

- 10 Una carta de Parker al duque de Newcastle, fechada el 11 de febrero de 1741, daba a conocer la eficacia de los servicios de inteligencia en este asunto. Los prisioneros en España recibían la cantidad de seis peniques, tal y como era el caso de los prisioneros que se hallaban retenidos en Vizcaya. El pago de este importe desde el mes de enero de 1741 le había supuesto a la corona británica un gasto de 250 libras mensuales, una cantidad que se temía fuera en aumento debido al cada vez mayor número de prisioneros que eran trasladados a aquel lugar (TNA SP 89/41: 204).
- 11 Parker establece que el capitán Whiting viajaba de Filadelfia a Lisboa (TNA SP 89/41: 75).
- 12 En los informes de inteligencia el nombre del capitán se hace constar como George Greame (TNA SP 89/41: 75).

con un cargamento de vino y fruta, y a Viveiro se llevó un bergantín de Waterford, de cuarenta y cinco toneladas, que iba capitaneado por Michael Reyby (TNA SP 89/41: 75).

A Ferrol fueron conducidos el *Nuestra Señora de Gracia*, un barco portugués que había zarpado de Londres con destino a Lisboa transportando galleta para el monarca luso (*Scots Magazine*, 2 mayo 1740; *Gentleman's Magazine* 11, diciembre 1741), el *Anne*, que iba de Virginia a Londres a las órdenes de Jobson, el *William and Ann*, de Hull, que fue capturado por un barco de guerra de Ferrol en su travesía de Gibraltar a Londres, a donde llevaba vino y fruta, comandado por el capitán Samuel Jobson (*London Magazine* 11, febrero 1742),<sup>13</sup> y el *Cleland*, que viajaba a Chester con vino de Oporto al mando de Alexander Daws (TNA SP 89/41: 75; *Scots Magazine* 2, mayo 1740; *Gentleman's Magazine* 11, diciembre 1741). El *Príncipe*, el *Castilla* y el *Esperanza* se habían apoderado del *Cleland* el día 5 de abril. Tres días más tarde se unieron a los navíos de la escuadra de Cádiz, conformada por nueve barcos y tres fragatas, y juntos navegaron hacia Ferrol a donde llegaron con una presa más, el *Hardwicke*, capitaneado por Offering (*Universal Spectator and Weekly Journal* 609, junio 1740).<sup>14</sup> La mitad de la tripulación era de nacionalidad inglesa y la otra mitad portuguesa.<sup>15</sup> En junio de 1740, la escuadra de Ferrol había tomado al *Elizabeth* en su travesía de Dartmouth a Lisboa (*London Magazine* 11, febrero 1742). El día 4 de ese mismo mes, Parker comunicaba al secretario de Estado que una goleta, que había zarpado de Londres con provisiones para Gibraltar, había sido apresada y llevada a Ferrol (TNA SP 89/41: 75).

El *Príncipe*, el *Castilla* y el *Esperanza* habían zarpado de Ferrol con el *Princesa* y una embarcación menor, de San Sebastián, de veinticuatro cañones. Una tormenta dañó al *Princesa*, que llevaba 650 tripulantes a bordo, y provocó su separación del resto. Esta situación favoreció su captura cuando fue avistado por los barcos de la Marina Real británica *Oxford*,

13 Parker registra su apellido como Jopson (TNA SP 89/41: 75).

14 El embajador británico en París, James Waldegrave, le comunicaba al duque de Newcastle el 28 de mayo que estos dos barcos mercantes tenían poco valor (TNA SP 78/223: 31).

15 Informe de inteligencia anónimo fechado el 30 de abril. Fue remitido desde A Coruña al cónsul Robert Jackson en Oporto (TNA SP 89/41: 35-6).

*Lenox y Kent*, bajo el mando de Augustus Fitzroy, Colvill Mayne y Thomas Durell, respectivamente, quienes determinaron entrar en combate con él (*Daily Gazetteer* 1538, julio 1740).<sup>16</sup> El *Princesa* era un buen navío y había causado serios perjuicios económicos a los británicos en la guerra. De ahí que su captura fuera celebrada en Gran Bretaña como una victoria para su comercio.<sup>17</sup> En la descripción del combate, que se prolongó durante casi siete horas, la prensa ensalzó el valor del capitán español, Pablo Agustín de Aguirre, a quien representó como un viejo y experto oficial. También destacó el heroísmo del capitán Durell, que sufrió disparos en tres de sus dedos en su valiente ataque al navío. La acción se saldó con la victoria de los británicos, que lamentaron la pérdida de cuarenta hombres, mientras que los españoles sufrieron cien bajas.<sup>18</sup> Fitzroy fue el encargado de conducir al *Princesa* al puerto de Portsmouth (*Universal Spectator and Weekly Journal* 604, mayo 1740). Este barco había salido de Ferrol con la intención de atacar al *Seahorse*, de veinte cañones, capitaneado por William Cleland, que llevaba bajo su escolta una flota de barcos mercantes (*Daily Gazetteer* 1514, abril 1740).<sup>19</sup>

16 Estas informaciones habían sido proporcionadas por el capitán del *John of Waterford*. Una vez en Inglaterra, fue mandado llamar por Charles Wager, uno de los comisionados del Almirantazgo, a quien le suministró los detalles más significativos de la experiencia vivida durante aquellos meses. Cuando fue capturado por vez primera, le escribió una carta a un amigo en Portugal en la que le comunicaba la presencia de las escuadras de Cádiz y de Ferrol en esta ciudad gallega. Esta carta había sido remitida a Charles Wager y de ella surgieron las primeras informaciones a las que accedieron los británicos sobre la unión de las dos escuadras en Ferrol en aquel momento.

17 Carta de Newcastle al embajador Waldegrave, Whitehall, 10 de junio de 1740 (TNA SP 78/223: 102-3).

18 Robert Beatson establece que los británicos sufrieron la pérdida de diecisiete hombres y los españoles de treinta y tres. En cuanto al número de heridos, determina que se contabilizaron cuarenta británicos y cien españoles (Beatson 1972: 75-6).

19 Anteriormente, el *Seahorse* había apresado al *Jupiter*, de 250 toneladas y dieciocho cañones, cargado de municiones y artillería, y a un bergantín que transportaba pólvora, hierro y provisiones de San Sebastián a Cádiz (*London Magazine* 11, marzo 1742).

Los corsarios vascos también contribuían a dificultar el transporte marítimo británico en la zona del canal de la Mancha. Las publicaciones periódicas anunciaban en mayo de 1740 que los ingleses habían sufrido la pérdida de ocho barcos a manos de unas embarcaciones de San Sebastián, a donde fueron conducidos con la carga incautada que estaba valorada en 120,000 coronas (*Universal Spectator and Weekly Journal* 607, mayo 1740). Aquel mismo mes, noticias de la oficina de guerra notificaban la captura del *Unity*, *Madera Merchant*, *Hannah*, *Hannah and Elizabeth*, *Nativity of Ireland* y *Richmond*, que también habían sido llevados a San Sebastián (*Scots Magazine* 2, mayo 1740). Informaciones publicadas en Londres hacían saber a los lectores que el corsario *San Sebastián y las Animas* había apresado bajo el mando de Pablo Arvies, dos barcos de Wexford, en Irlanda, y otras dos presas más, el *Hopewell*, un bergantín de Poole, que se dirigía a Terranova comandado por el capitán Lovell, y el *Kerle*, un balandro de Bristol, que había salido de Inglaterra rumbo a América. Estos dos últimos barcos tuvieron la fortuna de ser liberados el día 23 de mayo cuando el capitán Pocklington, en el *Deptford*, dio captura al *San Sebastián y las Animas*, de doce cañones y noventa y un hombres, que tanto había molestado a sus mercantes en la zona del canal de la Mancha y del golfo de Vizcaya. El corsario fue conducido al puerto de Plymouth (*Universal Spectator and Weekly Journal* 609, junio 1740; *London Magazine* 11, marzo 1742). El *Deptford* formaba parte de la escuadra del almirante John Balchen. Se encontraba navegando frente a la costa gallega junto a los navíos *Russel*, *Norfolk*, *Graston*, *Dunkirk* y *Severn* (*Daily Gazetteer* 1535, mayo 1740).

Los corsarios y la actividad de los navíos de la Armada adquirieron un protagonismo notable en el conflicto hispano-británico (Rodríguez 2020: 102). Los apresamientos supusieron un grave perjuicio para los intereses económicos de Gran Bretaña. Los comerciantes se quejaban de que no se había prestado la atención debida al correcto posicionamiento de sus navíos. El número de barcos de guerra que se encontraban en servicio y la cantidad de corsarios que se habían equipado no habían sido eficaces para evitar la captura de un importante número de mercantes. Preocupados por las pérdidas económicas derivadas de ello resolvieron solicitar al Parlamento la reparación de agravios (Beatson 1972: 122). En Londres elevaron peticiones al monarca para que intercediera en la protección de las

operaciones de transporte marítimo y diera órdenes de enviar un número suficiente de barcos de guerra a patrullar la zona de San Sebastián donde sus mercantes eran frecuentemente atacados por el enemigo. En mayo de 1740 la prensa difundía estas peticiones de los comerciantes (*The Champion* 2, mayo 1740) quienes conocieron, pocos meses después, que un destacamento de barcos, formado por el *Newcastle*, *Dolphin* y *Fox*, había sido enviado a la costa norte de la península donde los españoles concentraban unos cincuenta y seis barcos que habían capturado a los ingleses (Richmond 1993: 91). El *Newcastle* y el *Dolphin* tomaron el *San Joseph*, de seis cañones y cuarenta y seis hombres, y una embarcación de ocho cañones, con cuarenta hombres a bordo frente a Bilbao (*London Magazine* 11, marzo 1742).<sup>20</sup>

Los escritos diplomáticos también dieron voz a la indignación de los comerciantes en Portugal. En mayo de 1740, Parker comunicaba al secretario de Estado Newcastle la insatisfacción que sentían allí ante la falta de un sistema defensivo que protegiera sus mercantes de los continuos asaltos que sufrían de los corsarios españoles.<sup>21</sup> En aquellas fechas se había visto ir y venir en Oporto a dos barcos pequeños gallegos que habían perseguido, y casi abordado, a uno de sus buques al mando del capitán Mitchel. La falta de protección en aquellas aguas les causaba desasosiego y deseaban ponerle fin (TNA SP 89/41: 30). Alegaban que un navío de sesenta toneladas, que había partido de Waterford hacia Lisboa, había sido capturado y llevado al puerto de A Coruña a donde también había sido conducido el *Welcome*, que había zarpado de Génova a Cork, capitaneado por Bell. Lo mismo le había sucedido a un navío de cuarenta y cinco toneladas que fue llevado al cabo Ortegal con mercancías procedentes de Waterford. Parker brindaba acceso a estas informaciones en las labores de representación y defensa de los intereses de su país y de los comerciantes que trataban de restaurar el buen funcionamiento de la navegación en aquella zona marítima.

El conocimiento de estos hechos por parte de las autoridades británicas influyó en la decisión de enviar a Oporto al *Bonetta* para proteger el tráfico comercial de los corsarios gallegos que infestaban aquella costa a la caza de buques británicos. El 15 de septiembre se producía su entrada

20 Informaciones del día 18 de octubre de 1740.

21 Parker a Newcastle, Oporto, 7 de mayo de 1740 (TNA SP 89/41: 22).

en Oporto y causó una muy grata impresión porque llevaba consigo un corsario de ocho cañones que había sido armado en Vigo (TNA SP 89/41: 113-4; *London Magazine* 11, marzo 1742). El barco gallego había sido apresado en las proximidades de Oporto tras el error de su capitán, que tomó al barco de guerra *Bonetta* por un barco mercante. En cuanto se dio cuenta de su equivocación, optó por rendirse sin presentar batalla ya que su proximidad al barco enemigo le impedía escapar. El capitán Tucker lo condujo a Oporto junto con la tripulación, compuesta de cincuenta y cinco hombres, de la que ansiaba deshacerse porque suponía un serio inconveniente para él. Era inseguro llevar consigo un número tan significativo de prisioneros quienes, además, precisaban la atención de todos los hombres que tenía disponibles para atenderlos.<sup>22</sup> John Burnaby Parker intercedió a favor de su liberación e inició negociaciones con el capitán general de Galicia, a quien le hizo saber la autorización que le había otorgado la Corte para tratar y convenir el intercambio de prisioneros de guerra que estaban retenidos en Galicia, manteniendo los términos y condiciones acordados en otras ocasiones. El diplomático le presentaba una propuesta de trueque de los cincuenta y cinco hombres por algunos de los prisioneros ingleses que se hallaban en Vigo, haciendo un cambio hombre por hombre con el fin de evitar un intercambio desigual.<sup>23</sup>

Los británicos emplearon otros navíos para ofrecer servicios de protección al comercio británico. Uno de ellos fue el *Rye* que, al mando del capitán Lushington, realizó misiones de escolta a los barcos comerciales que operaban entre Portugal e Inglaterra. No obstante, este barco de guerra no le otorgaba demasiada confianza a Parker puesto que no solo no había logrado capturar ningún barco enemigo hasta el momento de redacción de su escrito, el 12 de noviembre de 1740, sino que, además, había sido

superado en la navegación por unos barcos a los que había perseguido.<sup>24</sup> Ante tales circunstancias, pensaba que la flota de mercantes que en aquel momento se encontraba preparada para zarpar de Portugal corría el riesgo de ser interceptada por los españoles, si los barcos que se encontraban en Ferrol decidían salir a su encuentro. A su parecer, era muy probable que a este puerto gallego ya hubieran llegado las noticias de que más de treinta mercantes repletos de mercancías iban a salir de Oporto rumbo a Inglaterra en pocos días.<sup>25</sup> En 1741 el *Rye* continuaba ofreciendo escolta a los barcos susceptibles de ser atacados. En junio zarpaba de Oporto acompañando a una flota de cerca de cuarenta mercantes que se dirigían a Inglaterra con un cargamento de vino.<sup>26</sup> En 1742 los buques de la Marina *Spence* y *Deal Castle* brindaron también protección al comercio marítimo con Portugal. En mayo, el *Spence* daba escolta a dos navíos que llegaron a Oporto y a tres más que habían zarpado rumbo a Lisboa.<sup>27</sup> Unos meses más tarde, el *Deal Castle* atendía las peticiones de los comerciantes en Oporto ofreciendo protección a diversos mercantes en su viaje hacia Inglaterra.<sup>28</sup>

La presencia de barcos británicos en aquella zona marítima contribuía a salvaguardar su comercio y a causar pérdidas al enemigo. El barco de guerra *Worcester* también había participado en esta labor y había dado captura a una gabarra de la escuadra de Ferrol que llevaba pólvora y otros pertrechos a bordo. También había caído en manos británicas una barcalonga en su ruta de Sanlúcar a Ferrol, a donde transportaba provisiones de artillería (*Daily Gazetteer* 1729, enero 1741). En mayo de 1741 se informaba de que el *Deptford* había apresado un barco de Ferrol y otro de Portobelo, y que un corsario había sido rendido por el *Kingston* en la costa de Finisterre. Al mes siguiente, dos nuevas embarcaciones, que habían partido de Ferrol hacia Cádiz, fueron víctimas de un nuevo ataque británico. Las pérdidas en esta ocasión se calcularon en 3,500 libras. El primer barco había sido capturado

22 Parker transmitía estas noticias a Newcastle en una carta fechada en Oporto el 18 de septiembre de 1740 (TNA SP 89/41: 113-4). La prensa comunicaba que este corsario tenía diez cañones (*London Magazine* 11, marzo 1742; *Gentleman's Magazine*, diciembre 1741).

23 Carta de Parker al capitán general de Galicia, Oporto, 20 de septiembre de 1740 (TNA SP 89/41: 117).

24 Las primeras notificaciones de que el *Rye* había capturado un navío español llegaron el día 13 de mayo de 1741, cuando apresó a un bergantín entre Vila do Conde y Oporto (*London Magazine* 11, marzo 1742).

25 Parker a Newcastle, Oporto, 12 de noviembre de 1740 (TNA SP 89/41: 145-6).

26 Parker a Newcastle, Oporto, 29 de junio de 1741 (TNA SP 89/91: 135).

27 Parker a Newcastle, Oporto, 12 de mayo de 1742 (TNA SP 89/43: 37-8).

28 Parker a Newcastle, Oporto 24 de julio de 1742 (TNA SP 89/43: 76).

por el capitán Pawet que navegaba en un navío de veinte cañones. De él extrajo cuarenta piezas de artillería valoradas en 2,000 libras. La segunda embarcación había sido tomada por el corsario *Vernon*, a cuyo mando iba el capitán Willis, que se apoderaba de treinta piezas más de artillería valoradas en 1,500 libras (*Daily Gazetteer* 1749, junio 1741; *London Magazine* 11, marzo 1742). También en el mes de junio de 1741 se tenían noticias de que el *Bonetta* había apresado un barco francés que llevaba provisiones navales a bordo (*Gentleman's Magazine* 11, diciembre 1741; *London Magazine* 11, marzo 1742). A mediados de septiembre, el *Nassau*, al mando del capitán Medley, había capturado dos pequeñas embarcaciones en la costa de Viveiro (*London Magazine* 11, marzo 1742).

Esta cobertura mediática y las informaciones de los servicios de inteligencia atestiguan que los británicos operaron en la costa gallega y portuguesa protegiendo de posibles asaltos a sus barcos mercantes y entorpeciendo el tráfico marítimo del enemigo. Los corsarios y los barcos de guerra españoles también resultaron beneficiosos para hostigar la comunicación marítima que Gran Bretaña mantenía con el exterior. Entre los meses de septiembre y diciembre de 1740 se disponía de datos sobre el envío de otros barcos a diversos puertos gallegos. Se trataba del *Olive Branch*, *Nancy*, *Two Brothers*, *Francis*, *Nancy*, *Freame* y *Joseph*. Del *Olive Branch* y del *Nancy* no se especificaba la localidad a la que habían sido conducidos. El primero llevaba un cargamento de Terranova bajo las órdenes de Gaden. El segundo había salido de Waterford con destino a Oporto. El *Two Brothers* fue llevado al puerto de A Coruña. Procedía de la localidad de Cork de donde había salido con destino a Lisboa comandado por el capitán Rea. El navío *Francis* fue apresado por un barco de La Habana que lo condujo a Ferrol. Había zarpado rumbo a Londres de la isla de San Cristóbal, en el Caribe, capitaneado por Clark (*Universal Spectator and Weekly Journal* 635, diciembre 1740). En noviembre, se tenían informaciones de que unos buques de la Real Armada de Ferrol habían capturado al *Nancy*, *Freame* y *Joseph* en su viaje de Lisboa a Filadelfia. Iban al mando de los capitanes Man, Green y Hamilton, respectivamente. Aquel mismo mes se le comunicaba a Newcastle

que se habían llevado a Ferrol dos mercantes ingleses, uno de ellos con una carga de bacalao y el otro de azúcar y algodón.<sup>29</sup>

Durante el primer semestre de 1741 continuaron llegando presas a Galicia. Una de ellas fue el *Paulus*, que había iniciado su viaje en Mount's Bay, en la costa del Canal de la Mancha, con destino a Nápoles bajo las órdenes de un capitán holandés. El *Ellen* y el *Anne* fueron también capturados y llevados a Galicia. Habían zarpado de los puertos ingleses de Londres y Falmouth rumbo a Oporto, comandados por Roul y Mitchel, respectivamente. Se condujeron a Vigo a donde llegaron otros tres navíos más: el *Speedwell*, que iba bajo las órdenes de Wilson transportando mercancías de Irlanda a Oporto, un barco procedente de Swansea, que también se esperaba en Oporto al mando del capitán Buck, y un tercero que había zarpado de Londres con dirección a Viana capitaneado por Mittina (*Gentleman's Magazine* 11, diciembre 1741; *London Magazine* 11, febrero 1742). En junio de 1741 se recibían noticias de que la escuadra de Cádiz, compuesta de trece barcos, había conducido a Ferrol dos navíos ingleses más. Uno de ellos transportaba arroz. El otro llevaba provisiones para Gibraltar.<sup>30</sup> Entre junio y agosto se notificaron las capturas de otros seis navíos que fueron conducidos a diversas localidades marítimas gallegas: el *Success*, *Mary*, *Susanna*, *Nonpareil*, *Chichester* y *Jenny*. El *Success* había emprendido el viaje en Lancaster rumbo a Oporto a las órdenes del capitán Masthiter. El *Mary*, el *Susanna* y el *Nonpareil* se llevaron a Ferrol. Iban capitaneados por Le Floch, Partington y Blackman, respectivamente. El *Mary* transportaba aceite de Cádiz a Burdeos. El *Susana* había salido de Carolina rumbo a Lisboa. El *Nonpareil* era un barco de unas 300 toneladas. Portaba una carga de provisiones y avituallamiento de Londres a Gibraltar (*Universal Spectator and Weekly Journal* 660, mayo 1741; *Scots Magazine* 3, junio 1741). El *Chichester* fue capturado en su travesía de Portsmouth a Lisboa. Se condujo a Vigo a donde también se llevó al *Jenny*, un buque comandado por Ewell que había zarpado de la localidad inglesa de Topsham con destino a Oporto. Antes de concluir el año, dos nuevas presas entraban en la ría de Vigo. Se trataba del *Enterprize*, que transportaba provisiones de Londres

29 Parker a Newcastle, Oporto, 12 de noviembre de 1740 (TNA SP 89/41: 145-6).

30 Parker a Newcastle, Oporto, 6 de junio 1741 (TNA SP 89/91: 125).

a Gibraltar al mando del capitán Wood, y del *Northam*, que había salido de Terranova hacia Portugal comandado por Hamman.

Algunas de las embarcaciones capturadas llegaban a Galicia conducidas “por buques armados en San Sebastián y Bilbao” (Vázquez 2017: 120). Véase el caso del navío *James and Christian*, que había sido capturado por una embarcación de doce cañones de San Sebastián que lo llevó al puerto de A Coruña,<sup>31</sup> o del navío *Wilmington*, que también fue conducido a ese puerto gallego por un buque vasco. Iba repleto de mercancías de Smyrna. Con él llegaba otro barco que había salido de Inglaterra con dirección a Terranova con un gran número de pasajeros a bordo.<sup>32</sup> En diciembre, llegaban a Ferrol procedentes de San Sebastián cuatro navíos británicos parcialmente cargados con provisiones.<sup>33</sup>

La privilegiada situación geográfica de Galicia había convertido sus puertos en lugares estratégicos para controlar una importante ruta marítima comercial. A esta circunstancia se añadía la presencia de fuerzas navales en el Arsenal de Ferrol, que ponían en una situación de peligro a los barcos británicos. En verano de 1741, el almirante Norris ordenaba al capitán del *Argyle* el examen de A Coruña y Ferrol para informar del estado de los navíos que se encontraban en sus puertos.<sup>34</sup> En la misión, que completó en cuatro días, dio captura a un bergantín que iba con dirección de A Coruña (*London Magazine* 11, marzo 1742). A su regreso de la misma, averiguó que un balandro de Nueva Inglaterra había sido llevado a Camariñas por un corsario español. Por ese motivo, se dirigió hacia aquella localidad el 17 de julio, se adentró en su ría con los botes y entabló combate con el balandro,

31 Informe de Parker a Newcastle, Oporto 4 de junio de 1740 (TNA SP 89/41: 75).

32 Informaciones remitidas por Parker a Newcastle el 30 de abril y el 7 de mayo de 1741 (TNA SP 89/91: 105, 113).

33 Parker a Newcastle, Oporto, 25 de diciembre 1741 (TNA SP 89/41: 327).

34 Un fragmento de una carta escrita a bordo del *Argyle* el 21 de julio desvela los detalles de su travesía. Se publicó en *Universal Spectator and Weekly Journal* en agosto de 1741 bajo el titular “Extract of a Letter from on board the Argyle Man of War, July 21, at Anchor under the Isles of Bayonne”. El análisis de este texto periodístico ha permitido profundizar en el desarrollo de esta incursión a la ría gallega, de la que se ofrecieron algunos detalles en ‘La guerra, el corso marítimo y sus repercusiones’ (2009) a partir del análisis de documentación diplomática.

que resultó ser el *Ebb Tide*. Tras una intensa lucha, en la que perdió a uno de sus hombres, lo abordó, capturó, y finalmente quemó ante la imposibilidad de sacarlo de allí. Al día siguiente, se encontró con un barco portugués que le comunicó que no había ninguna embarcación en Vigo, pero que en Redondela había cuatro presas. Ante estas informaciones, y para emprender una incursión naval en aquella ría con el menor riesgo posible, mandó llamar de inmediato al *Gibraltar* y al *Grampus* a cuyos capitanes, Cockburne y William Parry, respectivamente, se les aseguró que no encontrarían ninguna resistencia allí. Antes de iniciar el proyecto, avistaron dos pequeños navíos, de cuarenta y treinta toneladas. Tras atacarlos con los botes, capturaron al más grande y quemaron al de menor tamaño. A las cuatro de la tarde llegaron al puerto de Redondela donde anclaron a tiro de pistola de los cuatro barcos que allí se encontraban. Se trataba de un barco portugués, un bergantín de Carolina con arroz, y un bergantín y un esnón, ambos con carbón. El barco portugués y los dos que transportaban carbón estaban sin equipar. Una vez que se apoderaron de ellos, subsanaron sus deficiencias. Abandonaron Redondela a la mañana siguiente, sobre las doce del mediodía, con viento del norte. Echaron anclas en las islas de Baiona, hoy las Cíes, y acordaron que el *Gibraltar* y el *Grampus* llevarían las cuatro presas a Oporto, razonablemente equipadas. El *Argyle* regresaría junto a la escuadra de Norris (*Universal Spectator and Weekly Journal* 671, agosto 1741).

Los propietarios de estos navíos ejercieron su derecho de reclamación. El propietario del barco portugués, que portaba una carga de efectos británicos de Londres a Oporto, presentó una demanda para la liberación de las mercancías porque pertenecían a comerciantes portugueses y de otras nacionalidades. El segundo de los mercantes era inglés e iba cargado con arroz. En este caso, el comerciante mantenía que a sus captores les correspondía únicamente la mitad de su valor. El propietario de uno de los navíos que transportaban carbón justificaba su reclamación alegando que el producto comercializado era de su propiedad. En vista de que los buques serían embargados si se enviaban a Oporto, Cockburne decidió llevarlos a Gibraltar en donde podría resolverse la controversia que se había planteado en torno a este asunto con más conformidad a derecho y mayor

imparcialidad que la que se esperaba en Oporto donde la pérdida de estos barcos había causado importantes perjuicios económicos.<sup>35</sup>

Unos listados publicados en *Gentleman's Magazine* y *London Magazine* ponen de manifiesto que el número de barcos capturados a los británicos desde el inicio de la guerra hasta enero de 1742 fue superior al número de barcos tomados a los españoles en el mismo periodo. Estos listados hacían constar las fechas de notificación, los nombres de los capitanes, los puertos de salida y de destino previstos, y los lugares a donde fueron conducidos una vez apresados. En la relación de *Gentleman's Magazine*, "LIST of British Ships seized and destroy'd by the Spaniards since the Commencement of the War", se incluían un total de 337 barcos valorados en 3,500 libras cada uno (*Gentleman's Magazine* 11, diciembre 1741). Unos meses más tarde, *London Magazine* sacaba a la luz su relación de capturas, actualizada, bajo el titular "A Correct LIST of the BRITISH Ships taken by the Spaniards since the Beginning of the WAR. Never before publish'd at one VIEW". En ella se daba a conocer que desde el 12 de septiembre de 1739 hasta enero de 1742 los españoles habían tomado 379 barcos británicos, cada uno de los cuales junto a su carga estaba valorado en 3,500 libras. Esto suponía un total de 1,326,500 libras (*London Magazine* 11, febrero 1742). El número de navíos capturados a los españoles era inferior. En el listado proporcionado por *Gentleman's Magazine*, "LIST of Ships taken from, and other Damage done to the Spaniards", constaba el nombre de los 249 barcos que habían sido apresados, sus características, tripulaciones, carga y el valor estimado de cada uno de ellos. A esta cifra se añadían otros cincuenta más, de los que no se proporcionaba ninguna información. En marzo de 1742 *London Magazine* publicaba su "LIST of the Ships taken from the SPANIARDS, and other Damages done to them" en la que se contabilizaban un total de 274 barcos capturados a los españoles desde septiembre de 1739 hasta diciembre de 1741.

En aquel momento de la contienda, las pérdidas británicas eran considerables y, a pesar de que se habían tomado medidas para proteger los intereses económicos del país, los agravios causados al comercio habían

sido muchos. En el mes de enero de 1742, los comerciantes de Londres hacían llegar sus quejas y solicitudes a ambas Casas del Parlamento para que intervinieran ante los enormes daños causados por los barcos enemigos. Culpaban de sus desgracias al Almirantazgo, que había sido incapaz de garantizar la defensa de sus intereses. Sus peticiones fueron secundadas por los comerciantes de otras ciudades, entre ellas Bristol, Southampton, Liverpool y Lancaster. Ambas casas adoptaron la firme resolución de apoyar el comercio de la nación. Las implicaciones derivadas de las cuestiones comerciales y su repercusión en la economía fueron aprovechadas por los adversarios de Walpole que lo derrotaron en la Cámara de los Comunes, obligándole a renunciar a su cargo en febrero de 1742 (Beatson 1972: 124-5). Movidos por la defensa de su comercio y con el fin de recuperar algunos de sus navíos, los británicos emprendieron nuevas acciones navales contra Galicia donde los corsarios seguían echándose al mar en busca de buques enemigos. En aquella ocasión la misión fue encomendada a los barcos *Loo* y *Deal Castle*, que se adentraron en la ría de Vigo donde destrozaron dos navíos y se apoderaron de otros dos, uno de los cuales había sido equipado para su uso como corsario. Los servicios diplomáticos informaban de los considerables daños que se habían causado en la localidad como respuesta defensiva a los disparos de armas de fuego de las tropas enemigas que se encontraban acuarteladas allí.<sup>36</sup>

Las operaciones navales llevadas a cabo en Galicia condicionaron el tráfico marítimo de Gran Bretaña y agregaron un factor de inestabilidad a su comercio con la captura de sus navíos. La presión corsaria interfería en la evolución de sus relaciones comerciales y en el desarrollo de su Marina mercante, causando un serio perjuicio a las redes y sociedades financieras

36 TNA SP 89/43: 76. Parker a Newcastle, Oporto 24 de julio de 1742. Estas acciones navales siguieron teniendo lugar en años sucesivos. El 4 de enero de 1744, Parker le comunicaba a Newcastle que el balandro *Wolf* había recuperado dos navíos ingleses en el puerto de Muros sin encontrar demasiada resistencia más allá de algún disparo procedente de una pequeña batería que le había dañado el casco. Estos mercantes habían sido conducidos a Muros por un corsario y todavía estaban con la mercancía sin descargar, probablemente a la espera de que las autoridades portuarias dieran cuenta de lo que había sido capturado. Uno de ellos llevaba un cargamento de vino y el otro de bacalao (TNA SP 89/43: 195-6).

35 Parker a Newcastle, Oporto, 12 de agosto de 1741 (TNA SP 89/41: 280-1).

por las cuantiosas pérdidas de las embarcaciones y de sus productos. Los comerciantes lamentaban los agravios sufridos y reclamaban la adopción de medidas de protección del tráfico mercantil. La inquietud que generaba en estos sectores económicos la estrategia naval de los españoles motivó la búsqueda del apoyo político para la definición de líneas de actuación por parte del Gobierno que fueran capaces de garantizar la defensa de sus intereses. El personal diplomático también intervino en estos asuntos brindando acceso a la Secretaría de Estado a informaciones que pudieran servir de soporte para la toma de decisiones que condujeran a la protección del comercio marítimo. De igual manera, la prensa ocupó un lugar de importancia en la representación de las relaciones hispano-británicas a través de la cobertura del impacto de la política naval española en su comercio y en su desarrollo económico. Las actividades marítimas, las capturas de navíos y el uso del corso como arma de guerra ocuparon una posición destacada en las noticias que salían a la luz. Todo ello tuvo una influencia en el Gobierno británico que definió medidas conducentes a afrontar una serie de desafíos que ponían en riesgo el crecimiento de su economía ante la difícil situación en la que se encontraba el comercio a raíz de las actuaciones de los corsarios y de los barcos de la Armada española en Galicia.

### Fuentes de archivo y hemerográficas

The National Archives (Kew, Londres), SP 78/223; SP 89/41; SP 89/43; SP 89/45; SP 94/224.

*British Journal*

*Corn-Cutter's Journal*

*The Champion*

*The Craftsman*

*Daily Courant*

*Daily Gazetteer*

*Farley's Bristol Newspaper*

*Free Briton*

*Flying Post*

*Gazeta de Madrid*

*Gentleman's Magazine*

*Hyp-Doctor*

*London Evening Post*

*London Gazette*

*London Journal*

*London Magazine*

*Scots Magazine*

*Universal Spectator and Weekly Journal*

*York Courant*

### Bibliografía

- Azcárraga y Bustamante de, J. L. (1950). *El corso marítimo. (Concepto, justificación e Historia)*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto "Francisco de Victoria".
- Beatson, R. (1972). *Naval and Military Memoirs of Great Britain, from 1727 to 1783*. Volume I. Boston, Gregg Press.
- Black, J. (2001). *The English Press 1621-1861*. Stroud: Sutton Publishing.
- (1988). 'Introduction'. En J. Black y P. Woodfine (eds.). *The British Navy and the Use of Naval Power in the Eighteenth Century*, pp. 1-31. Leicester: Leicester University Press.
- (1987). 'Foreign Policy in the Age of Walpole'. En J. Black (ed.). *Britain in the Age of Walpole*, pp. 145-169. London: MacMillan.
- (1985). *British Foreign Policy in the Age of Walpole*. Edinburgh: John Donald Publishers.
- Cerdá Crepo, J. (2010). *Conflictos coloniales: la Guerra de los nueve años 1739-1748*. Alicante: Universidad de Alicante.

- Dickinson, H. T. (1994). *The Politics of the People in Eighteenth-Century Britain*. London: Macmillan Press.
- Laprade, W. T. (1977). *Public Opinion and Politics in Eighteenth Century England to the Fall of Walpole*. New York: Octagon Books.
- Lynch, J. (1999). *La España del siglo XVIII*. 2.<sup>a</sup> ed. Barcelona: Crítica.
- Otero Lana, E. (2004). *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*. Serie de Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 44. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Richmond, H. W. (1993). *The Navy in the War of 1739-1748*. Volumen I. Aldershot: Gregg Revivals.
- Rodríguez González, A. R. (2020). *Corsarios españoles*. Madrid: Edaf.
- Starkey, D. J. (1997). 'A Restless Spirit: British Privateering Enterprise, 1739-1815'. En D. J. Starkey, E. S. van Eyck van Heslinga y J. A. de Moor (eds.), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, pp. 126-40. Exeter: University of Exeter Press.
- Targett, S. (1994). 'The Premier Scribbler Himself: Sir Robert Walpole and the Management of Public Opinion', *Studies in Newspaper and Periodical History* 2 (1-2), 19-33.
- Vázquez Lijó, J. M. (2017). 'El corso gallego en la guerra del Asiento (1739-1748): escenarios, actores y presas', *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 119-48.
- Woodfine, P. (1998). *Britannia's Glories. The Walpole Ministry and the 1739 War with Spain*. Woodbridge: Boydell Press.

CONCEPCIÓN MENDO-CARMONA Y  
AGUSTÍN TORREBLANCA-LÓPEZ

#### 4 Nota sobre la financiación pública de las actividades del Comité Hispano-Inglés (1925) [Note about the Public Funding of the Activities of the Comité Hispano-Inglés (1925)]

##### RESUMEN

Fundado en 1923 a iniciativa del duque de Alba, el Comité Hispano-Inglés fue el instrumento para la divulgación de los progresos de la alta cultura y el pensamiento británicos en España, mediante la celebración de conferencias de gran interés y con gran atracción de público, impartidas por los más relevantes científicos y escritores.

Tratándose de una iniciativa privada, necesitó el apoyo de las instituciones públicas para poder sufragar los gastos que ocasionaba traer a España a científicos anglosajones de primera fila. En este estudio se aborda el trasfondo presupuestario de las subvenciones otorgadas por el Directorio Militar para sostener las actividades emprendidas por dicho Comité.

##### ABSTRACT

Founded in 1923 at the initiative of the Duke of Alba, the Comité Hispano-Inglés was the instrument for the dissemination of the progress of British high culture and thought in Spain, by holding conferences of great interest and with great public attraction, given by the most relevant scientists and writers.

Being a private initiative, it needed the support of public institutions to be able to defray the expenses incurred by bringing leading Anglo-Saxon scientists to Spain. This study addresses the budgetary background of the subsidies granted by the Military Directorate to support the activities undertaken by said Committee.