



DEFENSA NAVAL, GUARDACOSTAS Y CORSO EN CANARIAS, 1779-1802

NAVAL DEFENSE, COAST GUARD AND PRIVATEER IN THE CANARY ISLANDS, 1779-1802

Amós Farrujia Coello*

Cómo citar este artículo/Citation: Farrujia Coello, A. (2023). Defensa naval, guardacostas y corso en Canarias, 1779-1802. *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-011. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10843>

Resumen: Analizamos el estudio de la defensa naval de Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII, a través del corso, guardacostas o la participación de potencias aliadas como Francia frente a Gran Bretaña.

Palabras clave: Corso, guardacostas, Francia, defensa naval.

Abstract: We study the naval defense of Canary islands in the second half of XVIII century with coast guard, corso war, and the french influence against Great Britain.

Keywords: Corso, Coast Guards, France, Naval Defense.

INTRODUCCIÓN

Tras la finalización de la conquista de Canarias por parte de la corona castellana a finales del siglo XV, el sistema defensivo que se fue articulando se basó en dos pilares fundamentales: las fortificaciones y las milicias. Ambas estructuras tenían en común la defensa local del territorio isleño. No existía ni llegó a existir, pese a algunos intentos, un proyecto de defensa colectiva del archipiélago¹. Un posible elemento vertebrador del espacio canario en la Edad Moderna hubiera sido ejercer el dominio naval costero y local, pero, a pesar de que el elemento geográfico es un archipiélago, nunca se desarrollaron puertos de importancia ni atarazanas ni una industria aparejada a ellos por falta de recursos básicos para sostenerla. El objetivo de este artículo es analizar el periodo que transcurre entre el fin de la Guerra de los Siete Años, 1763, y la paz de Amiens de 1802 ya en el marco de las guerras napoleónicas. Durante esas décadas se planteó la defensa naval del archipiélago canario. Para ello me enfocaré en dos ejes, Canarias y su defensa naval por parte de la monarquía y de las autoridades locales, y, en segundo lugar, la guerra de corso, tanto hispana como, sobre todo, francesa.

* Doctor en Historia por la Universidad de La Laguna (Programa de doctorado Islas Atlánticas: Historia, Patrimonio y Marco Jurídico Institucional). San Cristóbal de La Laguna. Tenerife. España. Correo electrónico: amosfarrujia@hotmail.com

¹ La creación de la capitania general en Canarias fue la respuesta del Estado para intentar organizar una defensa colectiva regional.



DEFENSA NAVAL DE CANARIAS

Para el estudio de la defensa naval en el siglo XVIII dentro del ámbito canario existe muy poca producción científica. Las defensas se centraban en las fortificaciones y las milicias, y cualquier defensa naval siempre fue circunstancial². La Armada española era una de las más potentes de la época por número de barcos junto con la británica y francesa³. Sin embargo, la propia disposición de la Armada y sus patrullas en el Atlántico Oriental ni siquiera alcanzaban las Canarias, sino que, desde mediados del siglo XVIII, se concentraban entre Cádiz, los cabos de San Vicente y Santa María y las Azores, y entre Finisterre y las Azores⁴. La guerra de Independencia de los Estados Unidos (1775-1783) supuso un impulso para la defensa de las aguas canarias. El propio estado dictaminó una serie de reales órdenes sobre los puertos. Por ejemplo, la de 29 de octubre de 1778 explicaba cómo se debía tratar a los buques de guerra franceses y británicos y sus presas en los puertos, añadiéndose poco después un anexo sobre los corsarios norteamericanos. En ese año España permanecía todavía neutral en el conflicto, por lo que se permitía que los barcos de esas naciones pudieran acogerse en los puertos españoles siempre y cuando estuvieran dañados o las tripulaciones sufrieran de falta de víveres. Una vez recompuestos y abastecidos debían partir inmediatamente⁵. Es remarcable que «por lo que toca a presas no se tolerará que las vendan, ni que se detengan en los puertos sin urgente, y legítimo motivo»⁶. En julio de 1779, el conde de Ricla, informado por el conde de Floridablanca, dirigió otra misiva al comandante general marqués de Tabalosos avisando del pronto rompimiento de guerra entre España y Gran Bretaña. Añadía que debía acogerse en los puertos españoles a los buques de guerra franceses y a los corsarios americanos siempre que lo necesitasen, lo cual iba un paso más allá de la anterior Real Orden de 1778⁷.

Fue en este momento, en 1780, cuando se redactó el plan defensivo para el archipiélago. Joaquín Ibáñez Cuevas, marqués de La Cañada, comandante general entre 1779 y 1784, señaló la necesidad de articular una defensa naval, hecho este particularmente destacable debido a la carencia de este para otros planes defensivos a lo largo del siglo XVIII. En concreto pedía que la corona destinara al archipiélago dos jabeques armados debido a la guerra contra Gran Bretaña en el marco de la guerra de la Independencia de los Estados Unidos⁸. El militar insistió en la dificultad de coordinar una defensa entre todas las islas (cabildos isleños, coroneles de los regimientos de milicias y fortificaciones). En caso de ataque a alguna isla señaló que ésta no podría ser socorrida rápidamente sin disponer de una pequeña escuadra⁹. La respuesta del secretario de Indias, José de Gálvez fue que trataría de promover el envío de algunos jabeques bien armados para protección del comercio y la defensa de las costas canarias, pero esa intención quedó en nada¹⁰.

2 FARRUJIA COELLO (2016).

3 Sobre la Armada española en el siglo XVIII, MERINO NAVARRO (1981); PÉREZ-MALLAINA BUENO (1982); GARCÍA HURTADO (2012); BAUDOT MONROY (2014); O'DONNELL, GARCÍA HERNÁN, y BLANCO NÚÑEZ (2014); MARCHENA FERNÁNDEZ y CUÑO BONITO (2018); TORRES SÁNCHEZ (2021).

4 BAUDOT MONROY (2018), p. 92.

5 AMIC. Caja 527, s/fº. Madrid, 2 de enero de 1779. Carta del Conde de Ricla al comandante general de Canarias Marqués de Tabalosos.

6 AMIC. Caja 527, s/fº. Madrid, 2 de enero de 1779.

7 AMIC. Caja 527, s/fº. Madrid, 1 de julio de 1779. Carta del Conde de Ricla al Marqués de Tabalosos.

8 Archivo General de Indias. Indiferente General. Legajo 3.106b, sección 5, s/fº. 24 de febrero de 1780.

9 Archivo General de Indias. Indiferente General. Legajo 3.106b, sección 5, s/fº. 24 de febrero de 1780.

10 AGI. Indiferente General, leg. 3.106b, sección 5, s/fº. Contestación de José de Gálvez al marqués de La Cañada. Aranjuez, 13 de junio de 1780.

La defensa naval no solo preocupó a las autoridades militares sino también a las autoridades civiles de las islas, los cabildos, que recurrieron al empleo de guardacostas. Dentro de la legislación de la segunda mitad del siglo XVIII se dedicó especial énfasis al corso y, dentro de él, a las guardias costeras. Moya Sordo señala que el motivo de la existencia de los guardacostas era la vigilancia costera y la lucha contra el contrabando. Eran formaciones de seguridad y defensa del espacio marítimo litoral, pero no dependía de la Real Armada ni estuvieron financiadas por el Estado, sino por las autoridades locales. Estos guardacostas evolucionaron de combatir el contrabando y proteger el litoral a ejercer verdaderas patrullas regionales, llegando a realizar actividades corsarias¹¹. Para Torres Sánchez, el principal motivo para armar navíos en corso fue el económico, permitiendo un aumento de la capacidad defensiva marítima, y dependía de la iniciativa privada. Por ejemplo, para octubre de 1779 se concentraron en la costa catalana diez navíos con 937 marineros y 185 cañones que fueron financiados mediante donativo voluntario¹². En Canarias destacó el caso de Tenerife. En 1780 su cabildo reunió la cantidad de 30.000 rsv. para armar una embarcación en misión de guardacostas para proteger el comercio y rechazar a los corsarios británicos¹³. Las particulares circunstancias canarias hacían que el corso no fuera un recurso popular debido a que era una actividad predatoria, existía poca tradición naval y capacidad en sus puertos y escasos marineros. Además, la pequeña flota costera existente era inapropiada para portar cañones y ejercer la guerra de corso. Gran parte de la riqueza económica se debió al comercio internacional de productos como el vino¹⁴. No obstante, la participación española en la guerra de independencia de los Estados Unidos supuso de nuevo la activación de los planes defensivos en Canarias, movilización de tropas reales, milicias, refuerzo de las fortificaciones y el primer esfuerzo naval concreto en forma de guardacostas. La guerra acabó afectando a Canarias, pese a librarse principalmente en el continente americano, comprometiendo en ese escenario a la mayor parte de la *Royal Navy*. En concreto, los buques corsarios británicos merodeaban por las aguas canarias, interrumpiendo el comercio y las comunicaciones entre las islas, destacando principalmente dos navíos, las balandras *Dover* y *Prince of Wales*. El propio Carlos III era consciente de la situación y alentó que los canarios se emplearan en la guerra de corso que tan buenos resultados había dado en Cádiz, Cataluña y Mallorca. Era imposible distraer recursos de la Real Armada que se hallaba comprometida en otros escenarios como el bloqueo y asedio de Gibraltar, la toma de Menorca o diversas operaciones en América¹⁵. En los meses siguientes el cabildo tinerfeño dedicó varias sesiones a esta cuestión, señalando la amenaza de los buques corsarios británicos al tráfico comercial de Canarias con la costa africana, de donde procedían muchos de los bastimentos necesarios¹⁶. La situación de indefensión fue especialmente acuciante en cuanto no se podía construir un guardacostas ni enviar refuerzos marítimos desde la península.

La situación dio un giro importante cuando el 6 de abril de 1780 atracó en el puerto de Santa Cruz de Tenerife la balandra británica *Dover*, aunque otras fuentes señalan que atracó el 15 de abril. Era un buque armado con 16 cañones de nueve libras, cuatro obuses de 16 libras y cuatro pedreros, con un porte de 260 toneladas, forrada de cobre hasta las aguas muertas, lo que le

11 MOYA SORDO (2021), pp. 207, 212-214.

12 TORRES SÁNCHEZ (2013), pp. 58, 58 y 61.

13 AMLL. Cartas diversas. C-IV, Carpeta 67, fº 345rº y vº. 23 de febrero de 1780. GUERRA Y PEÑA (2002), pp. 547 y 548.

14 BETHENCOURT MASSIEU (1994), pp. 64-65.

15 AMLL. Cartas diversas. C-IV, Carpeta 68, fº 346rº-347vº. Carta del comandante general al cabildo de Tenerife informando de que el rey y Floridablanca conocían la existencia de barcos británicos hostilizando las islas, 30 de diciembre de 1779. MARCHENA FERNÁNDEZ y CUÑO BONITO (2018), vol. II, p. 516.

16 AMLL. Actas de Cabildo. Oficio 1º. Libro 39, fº 204rº y vº. Acuerdo de 25 de febrero de 1780.

confería protección en la línea de flotación. Además, se encontraba abundantemente provista de municiones, fusiles, pistolas y sables. El motivo de la entrega del buque era que sus tripulantes eran marineros de las Trece Colonias que, aprovechando que el capitán y la tripulación inglesas se hallaban en tierra, abandonaron Madeira, donde estaban atracados, para refugiarse en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Además, entregaron como prisioneros a treinta marineros británicos que habían encerrado en el combés de la nave¹⁷. Para el comandante general como para el cabildo tinerfeño este suceso fue calificado, literalmente, de intervención de la divina providencia. No sólo se había evitado un gran desembolso, sino que la nave requisada estaba en perfectas condiciones, armada y equipada¹⁸. La participación privada fue fundamental para el sostenimiento de la balandra y los donantes fueron numerosos y variados: el propio comandante general marqués de La Cañada, el comandante de ingenieros Andrés de Tortosa, el comandante de artillería Antonio Falcón, el contador general Pedro Catalán, el tesorero general Joaquín Santana y Santaella, el administrador general de aduanas José de Uriarte, el marqués de Las Palmas, el marqués de Villanueva del Prado, diversos comerciantes como Juan Diego Mead, Antonio Madan, Diego Barry, De la Cava, Juan Casalón, Pedro Fornstall, Bernardo de La Hanty o la compañía de Juan Cologan e Hijos, el gremio de labradores de La Laguna, el clero de Santa Cruz, el Cabildo eclesiástico de Gran Canaria y los Cabildos de Tenerife y Gran Canaria, entre otros muchos. El Cabildo eclesiástico de Gran Canaria y el Cabildo de Tenerife fueron los que donaron con diferencia, la mayor cantidad, hasta 30.000 rsv cada uno, seguido por la contribución del cabildo de Gran Canaria y del Marqués de Acialcázar, que alcanzó los 15.000 rsv, lo que sumaba casi el 29,6% del total donado. que fue de 253.634 rsv. Al mismo tiempo se recluyó temporalmente a los prisioneros ingleses en el castillo de San Cristóbal, pasándolos luego al hospital para alejarlos del puerto de Santa Cruz. La Real Hacienda se encargó de su mantenimiento, socorriendo al teniente con cuatro reales, al contraamaestre con dos y a cada marinero con uno¹⁹.

La nave, rebautizada como *San Joaquín* alias «La Cañada», en honor al comandante general, fue acondicionada y tripulada por 109 hombres bajo el mando de Francisco Ripoll Mallorquín con el objetivo de combatir a los corsarios y de navegar a Fuerteventura para escoltar varios barcos cargados de grano que no habían salido a mar abierto por miedo a ser atacados²⁰. El 19 de abril la balandra partió del puerto en su misión, encontrándose con una fragata británica de 36 cañones y mayor potencia de fuego. La balandra trató de refugiarse en El Juncal, en Gran Canaria, pero fue alcanzada por la fragata, entablándose un combate de tres horas en la que el navío enemigo acabó retirándose tras haber perdido el palo de mesana y sufrido dos impactos en un costado, mientras que la balandra solo sufrió un impacto que entró por una tronera sin mayores consecuencias²¹. No tenemos noticias de qué sucedió en los años sucesivos con dicho

17 AMLL. Actas del Cabildo. Oficio 2º. Libro 27, fº 255rº y vº. Acuerdo de 16 de abril de 1780. CIORANESCU (1977), pp. 111-123 y GUERRA y PEÑA (2002), p. 554. En 1779 los norteamericanos llevaban ya cuatro años luchando por su independencia.

18 AMLL. Cartas diversas, C-IV, 2. Carpeta 71, fº 357rº y vº. 16 de abril de 1780.

19 BMCSCT, FDA, Caja 52. Gobierno y defensa 2º, fº 1rº-4vº. AMLL. Cartas diversas, 2. C-IV, carpeta 73, fº 363rº y vº, y Actas del Cabildo, oficio 2º, Libro 27, Cabildo 23 de abril de 1780, fº 256vº y 257rº. AGI, Indiferente General, Legajo 3109a, s/fº. GUERRA Y PEÑA (2002), p. 554.

20 De las cualidades del buque nos da referencia el propio comandante general: «Me lisonjeo que con este precioso y sobresaliente buque (que dudo que entre todos los corsarios de España le tengan igual) tendremos la indispensable comunicación de unas islas a otras libres para cuanto necesitamos pues solo por divina providencia en ocasión semejante pudiera habérsenos venido a la mano». A.M.L.L. Cartas diversas, 2. C-IV, carpeta 72, s/fº.

21 Sin embargo, las memorias de Guerra y Peña señalan algunas diferencias respecto de los informes oficiales: «(...) se supo que se había encontrado con una fragata de 36 cañones con la que tuvo un combate de dos horas y media en que poco daño se hicieron y se separaron sin hacer una por otra; pero se conoció que la nuestra

buque. Cioranescu señala que su vida útil no fue muy larga y que la balandra no reunía todas las condiciones para el corso, cosa que se contradice no sólo por la carta del comandante general y las memorias de Guerra y Peña, que señalaban las buenas cualidades del navío, sino porque sus antiguos usuarios lo emplearon precisamente para la misión del corso. El rey aprobó la operación de defensa naval y felicitó al comandante general por su iniciativa, agradeciendo a las instituciones locales y a los particulares su contribución para el mantenimiento de la balandra²².

Las Canarias, situadas en una posición estratégica en las rutas marítimas con América, África y Europa, sirvieron como punto de escala para numerosas flotas de diversas naciones. Por ejemplo, en 1802 fondearon en Santa Cruz diversos navíos de guerra holandeses que transportaban centenares de soldados con destino a El Cabo de Buena Esperanza, demandando víveres y agua.

Tabla 1. Llegada de la flota holandesa a Canarias, 1802

Nombre	Cañones	Capitán	Nº de soldados	Puerto de salida	Días de travesía	Día de llegada a Santa Cruz	Destino
<i>El Biadot</i>	74	Claures	300	Primut	28	27/09/1802	El Cabo
<i>Orleans</i>	68	Blegers	258	Texel	41	28/09/1802	El Cabo
Fragata <i>María Begumber</i>	32	J.B. Losban	72	Lisboa	11	29/09/1802	El Cabo
Navío almirante Pintor	64	Simón Debeh	436	Lisboa	11	29/09/1802	El Cabo
Fragata <i>El Ohy</i>	-	Fleint	350 soldados y 24 marneros	Amsterdam	-	30/09/1802	Morari y Surinam

Fuente: Elaboración propia. Archivo Militar Intermedio de Canarias. Buques.

Se trataba de una escuadra holandesa bajo el mando del contraalmirante Deseker que conducía a bordo al nuevo gobernador del Cabo de Buena Esperanza y 1.500 soldados. En origen estos navíos partieron de Texel, navegando 42 días hasta llegar a Tenerife para aprovisionarse de víveres y agua. Ello le fue suministrado por el comandante general lo más rápidamente posible para facilitar su rápida salida y sin permitir el desembarco de una tropa tan numerosa. El 7 de octubre del mismo año la flota báltava partió de la rada rumbo al sur. En el mismo mes fondeó, esta vez en Gran Canaria, otra flota holandesa compuesta por 25 velas con destino a Demerara, colonia báltava que formaba parte de la Guayana neerlandesa, en América. De nuevo, su necesidad era proveerse de agua y víveres, concediéndoselos sin permitir desembarco alguno de la tropa²³. Este ejemplo muestra, por un lado, que Canarias era un punto clave en las rutas transatlánticas para diversas naciones, en este caso, varias flotas holandesas desplazaban tropas hacia sus colonias en África, América y las Indias Orientales Holandesas. Y por otro, que cualquier movimiento de flotas de guerra y tropas provocaba el comprensible recelo de los comandantes generales para evitar un posible ataque fulgurante o golpe de mano por la que podría perderse el control de alguna isla.

no llevaba gente a propósito para el corso». GUERRA Y PEÑA (2002), pp. 554-557.

22 CIORANESCU (1977), p. 121. AMIC, caja 527, Marina, legislación, s/º. Aranjuez, 13 y 19 de junio de 1780. Conde de Ricla al marqués de La Cañada.

23 Archivo Militar Intermedio de Canarias. Buques. Documento digitalizado.

LA GUERRA DE CORSO

Se conocen bastante mal las actividades del corso canario en el siglo XVIII, aunque muchas veces estas ejercieron también la misión de contra-corso. Sin embargo, en las últimas décadas se ha producido un incremento de trabajos que aborden el tema²⁴. A pesar de la situación estratégica de Canarias no se apostó por ejercer una guerra de corso y, cuando se intentó, los resultados fueron escasos. Las islas vivían del comercio de sus bienes; productores y comerciantes no estaban interesados en un modelo económico depredador como el corso que sufrían en sus propias carnes. Más bien al contrario, preferían una mayor tranquilidad y periodos de paz con posibilidades para hacer negocios con el exterior, hacia América y Europa. Un ejemplo de esta problemática lo encontramos durante la guerra de Asiento (1739-1748), cuando el comandante general don Andrés Bonito y Pignatelli prefirió mantener el *statu quo* antes que provocar al enemigo. Estimaba más sensato destinar los corsarios a defender las islas de berberiscos y de otros enemigos antes que atacar los navíos comerciales británicos²⁵. Esta fue a veces una política escogida también por el propio estado, como la que señala la Real Orden de 20 de febrero de 1762, en la que se permitía el comercio con navíos procedentes de dominios británicos²⁶. Y es que ante el riesgo de un bloqueo o invasión era preferible admitir la posibilidad de seguir comerciando con el enemigo, antes que arriesgarse a perder el territorio. El corso era una forma de ejercer la guerra, muchas veces económica, en la que el armador obtenía el permiso de la corona mediante una patente de corso para atacar, capturar y vender las presas enemigas. Era esta solicitud de permiso y su autorización lo que distinguía al corsario del pirata. Todo ello fue apoyado por una profusa legislación de origen francés, puesto que España no tenía tradición de corso. Pese a ello, en el siglo XVIII los distintos ministros de Marina impulsaron el corso profesional, potenciándola como arma al servicio del Estado. En efecto, en la Adicional de 1779 se reglamentó el corso, y fue actualizándose conforme se fueron sucediendo las guerras como la de Independencia de los Estados Unidos, la guerra de la Convención, la guerra hispano-británica, etc. Los Pactos de Familia, la alianza entre los dos estados borbónicos, autorizaba que los puertos acogieran a los corsarios y la venta de sus presas, dando noticia al cónsul respectivo. Como explicaré más adelante con un ejemplo, se siguió punto por punto este modelo²⁷. La actividad corsaria canaria debería ser entendida más bien como guardacostas, como fue el caso de la balandra *Dover* rebautizada *San Joaquín* y la de *Nuestra Señora de la Concepción*, alias «El Peregrino», armada por Felipe Piar en 1781. No obstante, según Suárez Grimón, esta actividad naval canaria no logró impedir que los británicos siguieran hostigando el tráfico comercial entre las islas²⁸. La escasez de recursos, de atarazanas, de navíos y marineros hacía imposible llevar a cabo una guerra de corso. Sin embargo, sí que fue posible gracias al aliado francés que sí disponía de los recursos necesarios para llevarla a cabo.

Recientemente se está reconsiderando el valor del corso como instrumento del estado para hacer la guerra comercial. En el caso español, a lo largo del siglo XVIII los diferentes ministros de Marina potenciaron el corso profesional²⁹. Sin embargo, habría que incluir en este equilibrio

24 PÉREZ HERRERA (2011); OTERO LANA (2009), pp. 117-142; GONZÁLEZ LEMUS (2008), pp. 1.699-1.716; GUIMERA RAVINA (1985), pp. 445-472; ANAYA HERNÁNDEZ (2008), pp. 1.780-1.793; SANTANA PÉREZ (2021), pp. 269-290; BETHENCOURT MASSIEU (1994), pp. 51-92.

25 OTERO LANA (2009), pp. 120 y 126.

26 AMLL. R-XXIII, 2. S.I. fº 141rº. Carta del Marqués de Esquilache al comandante general de Canarias Pedro Moreno, El Pardo, a 20 de febrero de 1762.

27 ALFONSO MOLA (1991), pp. 199, 202, 206 y 215; MOYA SORDO (2021), p. 198.

28 SUÁREZ GRIMÓN (1980), pp. 857-858.

29 MOYA SORDO (2021), p.198.

la tradicional alianza franco-española mediante los llamados pactos de familia para hacer frente a Gran Bretaña, el principal enemigo a batir. Ello permitió que el corso francés fuera sostenido por la red de posesiones españolas en el Atlántico oriental, destacando las Canarias como punto de apoyo fundamental para atacar las rutas comerciales hacia África y Asia. Pero también sirvió como defensa de esos mismos territorios, en especial para el mantenimiento del tráfico marítimo y comercial. La propia alianza entre España y Francia ya admitía la colaboración de los corsarios de ambas naciones y la disponibilidad de los puertos para acoger esos barcos y la venta de sus capturas. En estos negocios tenía un papel muy importante el cónsul o vicecónsul de la nación a la que pertenecía el corsario.

Santa Cruz de Tenerife fue el principal puerto que sirvió de base para los corsarios franceses en el espacio del Atlántico oriental durante el siglo XVIII puesto que los principales puertos franceses estaban muy lejos de este teatro de operaciones (Dunkerque, Le Havre, Brest y Saint-Malo)³⁰. De hecho, este espacio atlántico cobró especial importancia durante las guerras de la Revolución y el Imperio. La Madeira portuguesa acogería los buques británicos mientras que Tenerife haría lo propio con los franceses³¹. La guerra entre España y Francia conocida como «Guerra de la Convención» o «Guerra de los Pirineos» (1793-1795), enmarcada en la I Coalición contra Francia, fue una crisis circunstancial, con sus repercusiones en las Canarias, pero sin mucha mayor trascendencia una vez que España volvió a convertirse en la tradicional aliada de Francia³². La presencia corsaria francesa en Canarias la podemos observar en tres periodos diferentes: el primero de ellos entre 1720-1762 coincidiendo con dos grandes conflictos bélicos como la Guerra de Asiento que enlazó con la guerra de Sucesión Austriaca (1739-1748) y la Guerra de los Siete Años (1756-1763); el segundo, la guerra de Independencia de los Estados Unidos (1775-1783), en la que Francia participó a partir de 1778 y España desde 1779; y el tercero, las guerras revolucionarias y el imperio napoleónico (1793-1814), siendo el fin de esta presencia corsaria francesa la guerra de Independencia de España (1808-1814).

Periodo 1720-1762

Durante estas décadas la presencia corsaria británica en el archipiélago canario fue intensa, especialmente en 1727 y entre 1739-1748, atacando el comercio español³³. En contraste, la presencia corsaria francesa en Canarias la encontramos ya en 1729, cuando según la contaduría general del archipiélago se libraron por el comandante general Marqués de Valhermoso 16,5 quintales de bizcocho bueno por un valor de 577 reales y 24 mrv para la manutención de los marineros españoles embarcados en el navío *El Duque de Orleans*. El objetivo era expulsar a los moros de las costas canarias, es decir, combatir la piratería berberisca procedente de las costas del norte de África. Así mismo es importante destacar la importancia del papel del cónsul francés en Canarias, Esteban Porlier, a quien se le entregaron dichos suministros³⁴. En 1762, finalizando la guerra de los Siete Años, llegó a Canarias el corsario francés *Le Rubis*, un bergantín de 14 cañones al mando del capitán François Desseaux, con el objetivo de atacar los barcos británicos. Consiguió realizar algunas presas como el bergantín *The Dispatch*, y el paquebote *The Amable Anne* (con 4 cañones y 4 morteros), ambos de nacionalidad inglesa

30 VILLERS (1976), p. 52.

31 BETHENCOURT MASSIEU (1994), p. 74.

32 FARRUJÍA COELLO (2021), pp. 1-13.

33 PÉREZ HERRERO (2011); OTERO LANA (2009), pp. 117.

34 Archivo Histórico Nacional. Estado, leg. 550, microfilm, fº10 vº. Relación y cuenta del caudal recibido en la Contaduría General de las Islas Canarias.

y que fueron vendidos por un valor de 500 y 610 pesos respectivamente³⁵. Posiblemente la presencia corsaria francesa en las aguas canarias en estas décadas fue mayor de lo que ha dejado constancia los escasos registros documentales, y algunos de sus objetivos fueron combatir los barcos británicos como la piratería norteafricana, hacer negocio vendiendo las capturas y tratando de asegurar las rutas comerciales que afectaban también a las Canarias.

Periodo 1779-1783

Francia entró en la Guerra de la Independencia estadounidense en 1778, sumándose España un año después. La posición estratégica de Canarias en ruta hacia las colonias europeas en América, África y Asia provocó una mayor intervención del corso francés. La particular vulnerabilidad de Canarias, por ser islas aisladas entre sí y de la península, convirtió a los corsarios franceses en guardacostas del tráfico comercial isleño y en una vía de mantener abiertas las rutas comerciales, por más que ello pudiera atraer la ira de la *Royal Navy* británica. De esta manera, los franceses se convirtieron en parte activa de la defensa naval de Canarias más que la Real Armada española, cuyas patrullas marítimas ni siquiera alcanzaban las islas³⁶. No obstante, a veces los intereses españoles eran diferentes al de los franceses debido a la vulnerabilidad de Canarias a un bloqueo naval. Como ya hemos visto, era preferible seguir comerciando con el enemigo y abastecerse de alimentos antes que sufrir un cierre de los puertos. En 1780 llegó a Santa Cruz de Tenerife el bergantín francés armado para el corso *Le Vigilant*, arrastrando el bergantín británico *Neptune*, que fue vendida en 1781 por valor de 6.730 pesos (incluyendo el valor de su cargamento). La misión de este buque era idéntica a la del *Le Rubis* de 1762, hostilizar los barcos británicos.

Periodo revolucionario, consulado e Imperio, 1796-1805

En la década de 1790 Estados Unidos había declarado su neutralidad en las guerras que asolaban Europa, y se negó a que sus puertos acogieran los barcos corsarios franceses. Las relaciones entre ambos países se complicaron cada vez más hasta el punto de que Francia declaró que trataría a los barcos norteamericanos como enemigos y los corsarios franceses les ocasionaron muchas pérdidas, por lo que el presidente Adams no tuvo más remedio que declarar la guerra a Francia en 1798. Este breve conflicto, denominado como *Quasi-War* (1798-1801), es desconocido en España, pero ha recibido extensa atención por parte de los investigadores estadounidenses³⁷. Vio el nacimiento de la *US Navy*, y la lucha naval en el Caribe, el Atlántico oriental y aguas del estrecho de Gibraltar. En esos años, los norteamericanos capturaron 82 corsarios franceses y recapturaron 70 navíos mercantes. También fue muy importante el número de mercantes armados estadounidenses, que para 1801 alcanzó los 933, aunque solo entre 1796 y 1797 los corsarios franceses capturaron no menos de 308 barcos mercantes³⁸. Precisamente fue entre 1798 y 1801 donde encontramos mayor actividad corsaria francesa en aguas cercanas a Canarias, siendo sus presas barcos británicos, estadounidenses y portugueses.

Por el Pacto de San Ildefonso del 19 de agosto de 1796, España y Francia regresaban a su tradicional alianza. De nuevo, Santa Cruz de Tenerife acogió barcos corsarios franceses. El 26

35 CIORANESCU (1977), p. 121.

36 BAUDOT MONROY (2018), p. 92; MOYA SORDO (2021), p. 212.

37 ESDAILE (2009), p. 115; SAVAGEAU (1971); SYMONDS (1980); PELZER (1990); AXELROD (2007); HICKEY (2008).

38 HICKEY (2008), p. 74; PELZER (1990), p. 271.

de mayo de 1797 llegó la corbeta *La Mutine*, procedente del puerto de Brest, tras dieciocho días de navegación. Era un navío armado con 18 cañones y con una dotación de 145 hombres bajo el mando del capitán de fragata Louis Estanislao Xavier Pomies, cuyo destino era Coromandel, en la India, aunque al llegar a Tenerife fue empleada para proteger las aguas del archipiélago. Ese año vio la derrota de la armada española frente a los británicos en la batalla del cabo de San Vicente el 14 de febrero de 1797, y el bloqueo naval de Cádiz, el principal puerto español, a partir de abril del mismo año, paralizando el comercio ultramarino³⁹. Esta situación era extremadamente peligrosa para Canarias, que quedaba aislada de la península. Y justo en ese momento el almirante británico Jervis destacó dos fragatas de guerra, la *Minerve* de 44 cañones, y la *Lively*, de 38, procedentes de Lisboa bajo el mando del capitán Benjamin Hallowell, con el objetivo de acceder al puerto de Santa Cruz de Tenerife y apoderarse del corsario *La Mutine*. En una acción nocturna, el 26 de mayo de 1797 la corbeta francesa fue robada del puerto con la muerte de dos marineros franceses, Jean Chibeaud y Paul Duare, mientras que la mayor parte de la tripulación permanecía en tierra⁴⁰. Poco después, el contraalmirante Horatio Nelson, con cuatro navíos de línea, tres fragatas, una bombardera y un cúter atacó el mismo puerto entre los días 22 y 25 de julio de 1797, enfrentamiento que resultó en el hundimiento del cúter, 349 bajas entre muertos y heridos entre las filas británicas, y Nelson gravemente herido, siéndole amputado un brazo. En la derrota británica participaron activamente los aproximadamente 150 marineros franceses de *La Mutine* que habían permanecido en puerto⁴¹. A los pocos años, llegó a puerto un nuevo navío francés sustituyendo a la pérdida de *La Mutine*. Esta vez era *La Mouche*, conocido popularmente en Canarias como *La Mosca*. Armado por la casa comercial Laprée y Hermanos, procedente de Burdeos. Tenía patente de corso al nombre de su capitán Plassiard y navegó por aguas canarias entre 1799 y 1808⁴². Al mismo tiempo hubo otros barcos corsarios franceses presentes como el *Buonaparte*. Las presas francesas aumentaron en número. El 8 de abril de 1799, el corsario *La Mouche* apresó el bergantín norteamericano *Armonía*, y en octubre de 1801 capturó dos buques portugueses en la isla de La Palma y otras dos embarcaciones británicas, además de una fragata norteamericana denominada *Cosmopoliter*⁴³. Entre 1800 y 1801 llegaron al puerto de Santa Cruz de Tenerife hasta doce barcos corsarios franceses (tres fragatas, cuatro corbetas, tres bergantines, una lucre y otro barco sin especificar), procedentes de Burdeos, Senegal y de varios puertos españoles como La Coruña y Cádiz. En dos años apresaron al menos 17 barcos, siendo nueve de ellos británicos (seis fragatas, un bergantín, una goleta y un lucre), cinco navíos portugueses (tres bergantines, una goleta y una tartana) y varios barcos estadounidenses. Tan molestas llegaron a ser estas actividades que la *Royal Navy* llegó a posicionar frente al puerto de Santa Cruz una flota de siete navíos de guerra y una fragata⁴⁴.

Las actividades corsarias francesas a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX en el Atlántico oriental fueron muy importantes. Canarias se convirtió en un importante punto de apoyo naval francés y las ventas de las capturas corsarias se produjeron allí. El papel del cónsul francés fue destacado en estos negocios, que generaron mucha documentación⁴⁵. Un ejemplo de ello lo tenemos en el proceso abierto contra el bergantín norteamericano *La Armonía*, capturada

39 ALFONSO MOLA (2004), p. 262.

40 COLA BENÍTEZ y GARCÍA PULIDO (1999), pp. 65 y 177.

41 Este episodio bélico es considerado como una hazaña, una *gesta*, y actualmente una de las calles de la ciudad tiene el nombre de *La Mutine* en honor a los marineros franceses.

42 CIORANESCU (1977), p. 122.

43 GONZÁLEZ LEMUS (2008), p. 1.701. Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, Fondo Documental Antiguo, Caja 112, Asuntos Militares.

44 MILLARES CANTERO (1984), p. 723; GONZÁLEZ LEMUS (2008), p. 1.702.

45 ALFONSO MOLA (1991), p. 215.

por la corbeta *La Mouche* de Burdeos. La legislación española y francesa en materia de corso trataba de ser lo más legal posible y los marineros norteamericanos fueron interrogados y sus respuestas registradas para contrastar sus declaraciones con las de los marineros franceses, todo ello presenciado por intérpretes, las autoridades militares españolas y el cónsul francés⁴⁶. En los registros del buque capturado por parte francesa fue hallado un documento impreso por la que se permitía y ordenaba al barco estadounidense por parte del presidente de Estados Unidos, Adams, que apresara cualquier barco francés armado que encontrara en venganza por los barcos americanos capturados por los franceses⁴⁷. Ello fue suficiente prueba para declarar al navío por buena presa y proceder a su venta y la de su cargamento por parte del cónsul francés en Canarias. Todo ello fue comprado por 11.150 pesos por Manuel de Armas, vecino de La Orotava. Otro ejemplo diferente fue el apresamiento de la fragata *La Fortaleza* y el bergantín *Lucky Smith*, ambos con bandera estadounidense, por el corsario francés *Volne*, del capitán Bauquet, que los condujo a La Palma en 1799. Tras el interrogatorio, se declaró que el bergantín había partido del puerto de Charleston con destino al puerto de La Orotava, en Tenerife. Estaba asignado a la casa comercial de Juan Cologan e Hijos y cargaba arroz, harinas y carnes entre otros productos y fue capturado en alta mar por el corsario francés sin ofrecer resistencia a 64 kilómetros al sur de Madeira⁴⁸. En este caso vemos como las actividades corsarias francesas también afectaban al comercio canario que se realizaba con Estados Unidos, afectando los negocios de la importante casa comercian Juan Cologan e Hijos.

LA CONTRIBUCIÓN FRANCESA AL SOSTENIMIENTO DE LAS ARCAS CANARIAS

Desde 1797 y hasta la paz de Amiens de 1802, la situación económica que atravesaba Canarias era muy difícil. Con el principal puerto español bloqueado, Cádiz, las Canarias no recibían suministros ni dinero procedente de la metrópoli. Los gastos bélicos habían sido elevados sobre todo tras el ataque británico de Nelson a Santa Cruz en julio de 1797. La máxima autoridad militar del archipiélago, el comandante general Antonio Gutiérrez de Otero negoció con el cónsul francés que se entregara a la tesorería española el caudal derivado de las capturas vendidas realizadas por los corsarios franceses. Era la única manera posible de obtener dinero para el sostenimiento de la guerra. A cambio, se daría a los capitanes corsarios unas letras de cambio para cobrar en la Tesorería Mayor en la península una vez terminada la guerra. La posición del cónsul y de otros ciudadanos franceses fue favorable a pesar de que dicho acuerdo le pareció muy *oscuro* (así figura en el original) al contador y veedor Pedro Catalán, responsable de la Real Tesorería en Canarias. Estos negocios continuaron hasta 1802, la paz de Amiens, y supuso un verdadero alivio para las arcas locales. La ayuda financiera francesa no fue pequeña. Por un informe sobre el estado de la Real Hacienda en Canarias de octubre de 1797, se había recaudado 2.905.677 reales de vellón, de los que 532.121 reales provenían de barcos ingleses detenidos, un 18,3% de total. Es probable que gran parte de ese dinero se obtuviera gracias a las actividades corsarias francesas que no harían más que aumentar en los años sucesivos⁴⁹. A ello habría que añadir la ayuda financiera francesa para costear la propia defensa del puerto en

46 El capitán del navío norteamericano era William Marshall, nacido en Charleston. Había partido del puerto de Cádiz de regreso a Estados Unidos con un cargamento de vinos, aguardientes, fruta y otros productos. Fue capturada por la corbeta *La Mouche* tras un combate de media hora.

47 Archivo Militar Intermedio de Canarias, Legajo 2, fº8rº.

48 Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife, Fondo Documental Antiguo, Caja 112, Asuntos Militares. Carpeta 4. Apresamiento del bergantín americano, 1799.

49 Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife, Fondo Documental Antiguo, Gobierno y Defensa nº3, caja 53-2/6, s/fº.

julio de 1797: pan, frutas, bizcochos, agua, queso, arroz, vino, aguardiente, sombreros, zapatos, tabaco y cal, por un valor de 10.242 reales de vellón, de los que 9.713 reales (95%) fueron pagados por la casa comercial francesa de François Casalón-Devigneau⁵⁰.

CONCLUSIONES

En la segunda mitad del siglo XVIII, la lucha entre Francia y España frente a Gran Bretaña llevó a la primera a expandir su actividad corsaria a nuevos espacios como el Atlántico oriental próximo a la costa africana y Canarias. La zona, estratégica por ser la ruta de paso hacia las colonias en África y Asia, además de América, llamó la atención de británicos y franceses. Los archipiélagos e islas sirvieron para acoger a los corsarios de ambas naciones: La Madeira portuguesa los buques británicos y las Canarias españolas los franceses, por lo que las alianzas jugaron un papel fundamental. La influencia francesa fue creciendo conforme avanzó el siglo XVIII, con el representante consular en Canarias, el establecimiento de comerciantes y sus compañías, y el auge del corso. La alianza entre las dos dinastías borbónicas, la autorización a acoger los barcos franceses en los puertos españoles y la posibilidad de hacer negocio atacando a los navíos enemigos o neutrales en ruta hacia África o Asia, (británicos, norteamericanos y portugueses), fueron factores a tener en cuenta de mucho interés para la implicación francesa en la zona. A su vez, las autoridades españolas en Canarias conseguían cierta protección de sus mares, e incluso del puerto, como ocurrió en julio de 1797, al mismo tiempo que ayudó la venta de las presas realizadas por los franceses al sostenimiento de las arcas locales en un momento muy vulnerable como el bloqueo de Cádiz, en el que Tenerife y el resto de las islas se encontraban aisladas. No obstante, también surgieron problemas, y es que los ataques corsarios franceses afectaron en alguna medida al comercio internacional canario, especialmente a aquel dedicado hacia Estados Unidos. Espero haber contribuido con este estudio de caso a la comprensión de la compleja relación entre España y Francia en distintos niveles (político, económico y militar) y diversos intereses en el espacio insular del Atlántico oriental en la segunda mitad del siglo XVIII.

Tabla 2. Barcos corsarios franceses identificados en Canarias

Año	Nombre	Navío	Capitán	Puerto
1729	<i>El Duque de Orleans</i>	-	-	-
1762	<i>Le Rubis</i>	Bergantín	François Desseaux	-
1780	<i>Le Vigilant</i>	Bergantín	-	-
1797	<i>La Mutine</i>	Corbeta	Louis Estanislao Xavier Pomies	Brest
1797	<i>Buonaparte</i>	-	-	-
1799	<i>La Mouche</i>	Corbeta	Plassiard	Burdeos
1799	<i>Volne</i>	-	Bauquet	-

Fuente: Elaboración propia.

⁵⁰ Biblioteca Municipal de Santa Cruz de Tenerife, Fondo Documental Antiguo, Gobierno y Defensa n°3, caja 53-2/5, s/fº. SOLBES FERRI y FARRUJIA COELLO (2018), p. 76.

Tabla 3. Cantidad de barcos apresados en aguas canarias 1701-1830

Total de barcos apresados		
Año	Nº	%
1701-1713	1	0,58
1719	5	2,9
1726	-	-
1739-1748	46	26,74
1762	6	3,48%
1779-1780	5	2,9
1799-1802	30	17,44
1805-1808	61	35,46
1816-1830	18	10,46
Total	172	99,96

Fuente: BETHENCOURT MASSIEU (1994), p. 75.

FUENTES PRIMARIAS

Archivo General de Indias (AGI).
 Archivo Histórico Nacional (AHN).
 Archivo Militar Intermedio de Canarias (AMIC).
 Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife (BMCSCT). Fondo Documental Antiguo.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO MOLA, M. (1991). «Curso y flotas de Indias. Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795: Andalucía, América y el mar». En TORRES RAMÍEZ, B. (coord.) *Actas de la IX Jornadas de Andalucía y América*. Andalucía: Universidad de Santa María de la Rábida, pp. 196-224.
- ALFONSO MOLA, M. (2004). «El comercio marítimo de Cádiz, 1797-1805». En RAMOS SANTANA, A.; GUIMERÁ RAVINA, A. y BUTRÓN PRIDA, G. (coords.). *Trafalgar y el mundo atlántico*. Madrid: Marcial Pons, pp. 259-298.
- ANAYA HERNÁNDEZ, L. A. (2008). «El corso berberisco y Canarias». *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana (2006)*, núm. 17, pp. 1780-1793.
- AXELROD, A. (2007). *Political history of America's Wars*. Washington: CQ Press.
- BAUDOT MONROY, M. (ed.). (2014). *El estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo.
- BAUDOT MONROY, M. (2018). «'Navíos, navíos, navíos'. La política naval de Julián de Arriaga, 1754-1759». En MARCHENA FERNÁNDEZ, J. y CUÑO BONITO, J. (eds.). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823. Política, Ciencia, Ingeniería y Hacienda* (vol. 1), Madrid: Ediciones Doce Calles, pp. 87-120.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1994). «Reflexiones sobre la repercusión del corso marítimo en las Islas Canarias». En *As sociedades insulares no contexto das inter-influencias*

- culturales do seculo XVIII*. Regiao autónoma da Madeira: Secretaría Regional de Turismo e Cultura, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp. 51-92.
- CIORANESCU, A. (1977). «Piratas y corsarios en aguas de Canarias (siglo XVIII)». En MILLARES TORRES, A. (coord.) *Historia General de las Islas Canarias* (tomo IV). Las Palmas de Gran Canaria: Editorial Edirca, pp. 111-123.
- COLA BENÍTEZ, L. y GARCÍA PULIDO, D. (1999). *La Historia del 25 de julio de 1797 a la luz de las fuentes documentales*. Santa Cruz de Tenerife, España: Ediciones del Umbral.
- ESDAILE, C. (2009). *Las guerras de Napoleón. Una historia internacional, 1803-1815*. Barcelona: Editorial Crítica.
- FARRUJIA COELLO, A. (2016). «Ejército, milicias y paisanaje en Canarias en la segunda mitad del siglo XVIII». *Revista Vegueta*, núm. 16, pp. 125-144.
- FARRUJIA COELLO, A. (2021). «Canarias y la guerra de la Convención francesa, 1793-1795». *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana*, (2020), pp. XXIV-115.
- GARCÍA HURTADO, M. R. (ed.). (2012). *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Editorial Sílex.
- GONZÁLEZ LEMUS, N. (2008). «Guerra y corso en el Atlántico napoleónico». *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2006), pp. 1699-1716.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1985). «Guerra internacional y comercio atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII». *V Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. 4, pp. 445-472.
- GUIMERÁ RAVINA, A.; RAMOS, A. y BUTRÓN, G. (coords.). (2004). *Trafalgar y el mundo atlántico*. Madrid: Marcial Pons.
- GUERRA Y PEÑA, L.A. (2002). *Memorias. Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.
- HICKEY, D. R. (2008). «The Quasi-War: America's First Limited War, 1798-1801». *The Northern Mariner/le marin du nord*, núm. 3-4, pp. 67-77.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, A. (2008). «Piratería y corso en la relación trasmarítima de Canarias y Veracruz, 1750-1850». *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2006), pp. 1599-1616.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, J. y CUÑO BONITO, J. (eds.). (2018). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* (vol. I y II). Madrid: Editorial Doce Calles.
- MERINO NAVARRO, J. (1981). *La Armada española del siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española.
- MILLARES CANTERO, A. (1984). «Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)». *V Coloquios de Historia Canario-Americana*, pp. 679-838.
- MOYA SORDO, V. (2021). «El corso español. Política estatal y evolución legal durante el siglo XVIII». En VALDEZ-BUBNOV, I., SOLBES FERRI, S. Y BRANDON, P. (coords.). *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 193-222.
- O'DONNELL, H.; GARCÍA HERNÁN, E. y BLANCO NÚÑEZ, J. M. (coords.). (2014). *Historia Militar de España* (Vol. III. Edad Moderna. Los Borbones). Madrid: Ministerio de Defensa, Ediciones Laberinto.
- OTERO LANA, E. (2009). «El corso en las Islas Canarias durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 55, pp. 117-142.
- PELZER, J. D. (1990). «Armed merchantmen and privateers: Another perspective on America's Quasi-War with France». *American Neptune*, núm. 50, pp. 270-280.
- PÉREZ HERRERO, E. (coord.) (2011). *Documentos y estudios sobre el corsarismo en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, España: Gobierno de Canarias.

- PÉREZ-MALLAINA BUENO, P. (1982). *Política naval española en el Atlántico: 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- SANTANA PÉREZ, G. (2021). «Presencial naval en el África subsahariana. Armadas y flotas españolas, siglos XVI-XVIII». En VALDEZ-BUBNOV, I. SOLBES FERRI, S. Y BRANDON P. (coords.). *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 269-290.
- SAVAGEAU, D. Le P. (1971). «The United States navy and its «half war» prisoners, 1798-1801». *American Neptune*, núm. 31, pp. 159-176.
- SOLBES FERRI, S. y FARRUJIA COELLO, A. (2018). «El papel de las instituciones y de los agentes privados en la provisión de suministros militares para la defensa de Canarias». *Tiempos Modernos*, núm. 36, pp. 56-79.
- SUÁREZ GRIMÓN, V. (1980). «Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII». *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, núm. 4, pp. 783-880.
- SYMONDS, C. (1980). *Navalist and Antinavalist: The Naval Policy Debate in the United States, 1785-1827*. Newark, USA: University of Delaware Press.
- TORRES SÁNCHEZ, R. (2013). *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid: Marcial Pons.
- TORRES SÁNCHEZ, R. (2021). *La armada española en el siglo XVIII. Historia de un triunfo*. Madrid: Desperta Ferro.
- VILLIERS, P. (1976). «Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des Etats-Unit d'Amérique». *Revue Historique*, núm. 256, pp. 37-57.