

ALGUNAS NOTAS SOBRE EL CORSO ESPAÑOL EN AMÉRICA DURANTE LOS SIGLOS XVI A XVIII

Manuel Lucena Salmoral

ALGUNAS NOTAS SOBRE EL CORSO ESPAÑOL EN AMÉRICA DURANTE LOS SIGLOS XVI A XVIII

Corsarios de los siglos XVI y XVII

No fue España una nación de grandes piratas, pero sí corsaria, como señaló Azcárraga “España no tiene origen pirata; pero si fue una nación corsaria”.¹ Su corso se remonta al practicado por los reinos peninsulares durante el medioevo y fue fundamentalmente aragonés, castellano y sobre todo cantábrico, con grandes armadas como las de Vizcaya y Galicia. Tampoco fue despreciable el practicado en la región levantina, principalmente el mallorquín. Luego, en la época de los R.R.C.C., el corso tomó un matiz desfavorable, impuesto por el descubrimiento de América, que creó la falsa imagen de que el Atlántico septentrional era un “Mare Nostrum” castellano, sobre todo después del Tratado de Tordesillas, para cuya firma los monarcas españoles no tuvieron ningún recato en amenazar a los portugueses con la Armada corsaria de Vizcaya, que situaron estratégicamente en Cádiz (para poder interrumpir el tráfico marítimo de Portugal con África), al mando de Íñigo de Artieta, y desde 1493 hasta que se firmó el Tratado, procediendo luego a su disolución.² Los R.R.C.C. recelaron de los corsarios y el 12 de enero de 1489 dieron una real Pragmática contra ellos, tanto para los “súbditos nuestros, como los otros que... roban los navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente...”,³ en la cual equipararon los corsarios con los piratas, como señalaron textualmente: “... y se desvía (el tráfico) a causa de los dichos piratas, contra los cuales queremos que sea procedido, así criminalmente por los delitos que han cometido... como civilmente a pagar los robos, males, daños y menoscabos de los damnificados...”. Pese a esto, el corso volvió a reactivarse poco a poco. Se autorizó en 1521 como un mal menor para hacer frente a las agresiones francesas contra los mercantes españoles. Cuatro años más tarde la Corona otorgó a los corsarios el “quinto a Nos pertenesciente de las presas que tomaren”.⁴ En 1553 volvió a permitirse temporalmente, hasta que terminase la guerra contra Francia, y para incentivar a los corsarios se les dio el 50% del valor de las presas que capturaran. La autorización evidenciaba el carácter “justo” de dicha actividad, ya que señalaba que el otro 50% se restituiría a sus legítimos propietarios: “que conforme a la Ley de la Partida se haya de volver a los dueños cuyo era de primero, que por el tiempo que durare la presente guerra que tenemos con Francia, la mitad della sea para las que la recobraren, y la otra mitad para el dueño cuyo era”.⁵ Felipe II y Felipe III (1604) mantuvieron el quinto de presas para los corsarios españoles, que fueron relativamente pocos, en contraste con los extranjeros, que tuvieron su edad de oro en el Mediterráneo y empezaron en el Atlántico indiano. Los corsarios más importantes del Mediterráneo fueron musulmanes, turcos o bereberes, calificados de “piratas” por los españoles, aunque tenían patentes del sultán turco o del bey de Túnez, etc. El primer corsario conocido del mundo indiano fue Jean Fleury, Juan Florín o Florentino, que estuvo al servicio del rey de Francia y en 1521 capturó tres embarcaciones españolas cerca de las Azores en las que venía el botín cogido por los españoles a los aztecas, que Cortés enviaba al Emperador: 58.000 barras de oro, más las joyas

y alhajas de Moctecuhzoma. Luego vinieron infinidad de corsarios franceses, ingleses y hasta holandeses.

Los reyes Felipe II, III y IV, y hasta incluso Carlos II, resistieron el ataque de corsarios enemigos con guerra defensiva: sistema de Flotas y fortificaciones. Concedieron también algunas patentes de corso, como las otorgadas en 1564 a Miguel Aragonés y Juan Dorta,⁶ etc., pero el curso español no empezó a reglamentarse verdaderamente hasta el siglo XVII. A mediados de esta centuria se desató una gran polémica en torno a suspenderlo o permitirlo, pues los “rebeldes” portugueses iban con patentes a Brasil y aprovechaban la ocasión para “comerciar en el puerto de Buenos Aires y demás de las Indias, de donde sacaban plata en barras, piñas y barretones sin quintar, en fraude de este derecho del producto, del Cerro de Potosí y minerales de aquellas Provincias, comerciando con negros y géneros en sumas gruesas, contra la prohibición de las leyes”.⁷ En 1652, la Corona resolvió “por justísimas causas que se prohibirán todas las licencias de corso, y que en nuestros consejos se cierre totalmente la puerta a este género de permisiones”.⁸ Debieron mediar muchas opiniones en contra, sin embargo, pues tres años después se volvieron a permitir tales patentes, siempre y cuando fueran otorgadas por la Junta de Guerra, entidad que seguramente las consideraba necesarias, y consignándose en los despachos que “con ningún pretexto pudiesen navegar (dichos corsarios) a las costas del Brasil, ni de Indias”.⁹

A partir de entonces se produjo la separación de los cursos metropolitano e indiano. En España se dieron patentes para actuar en el Mediterráneo o en las costas andaluzas contra los turcos, pero sin que el corsario “pueda ir, ni vaya, a los Reynos y Provincias con quienes hoy se tiene paz, ni tampoco a las costas de Brasil, las Terceras de la Madera y las costas de las Indias, con ningún pretexto”, como se hizo en 1670 con la patente otorgada al corsario Antonio Sánchez.¹⁰

La desestabilización del comercio marítimo en el Caribe, producido a raíz de la conquista inglesa de Jamaica en 1655, aconsejó autorizar un curso indiano español y la Reina Mariana de Austria dio las Ordenanzas de Corso de particulares el 22 de febrero 1664. Eran específicas para el curso americano, desvinculado así del metropolitano. Tal como rezaba en su prólogo iban destinadas “a los vasallos del Rey mi hijo que residen en las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano que con licencia quisieren armar cualesquier navíos por su cuenta, para andar en aquellas costas en busca de los de las naciones que andan pirateando y haciendo hostilidades a sus naturales”.¹¹ Las Ordenanzas estipulaban numerosos aspectos relativos a las presas, su reparto, tratamiento de prisioneros, etc.,¹² pero uno de sus artículos más significativos era el que revaluaba el oficio de corsario, tan despreciado anteriormente, señalando “que a los cabos, soldados y marineros de los navíos que salieren de corso y fueren embarcados en ellos les serán reputados los servicios que hubieren en los cursos, como si los hicieran en mi Armada y flotas de las Indias”, y que quienes se distinguieran en dicha actividad podrían incluso acceder a condecoraciones. Estas Ordenanzas no solo fueron las primeras para un curso propiamente americano, sino que además tuvieron vigencia durante muchos años, ya que las posteriores, tal y como ha señalado Feliciano Ramos, no las invalidaron, y fueron “dadas para áreas no americanas, como fue la de 1718, o exclusivamente para casos de guerra, como en 1762 y 1779”, y solo añadieron algunas disposiciones complementarias o cambios en lo relativo a la distribución de las presas.¹³ Las de 1762 fueron dadas el 1 de febrero de 1762 y sirvieron tanto para el corso en el Mediterráneo como en el Atlántico.¹⁴

Conocemos muy poco sobre el curso indiano del siglo XVII, posterior a las ordenanzas de 1664. En 1673, algunos corsarios españoles apresaron al filibustero cubano Diego Grillo y que el 5 de junio de 1692 el Gobernador de Puerto Rico, don Gaspar de Arredondo, autorizó ejercer el curso al inglés Felipe de Vera, a quien se dio una copia de las Ordenanzas de 1664.¹⁵ Posteriormente, Juan Felipe de Vera fue enviado por Arredondo a España con algunos pliegos importantes y posiblemente, una parte del situado de Puerto Rico de 1691. Tras algunos viajes de escasa importancia, Vera decidió desertar y pasarse al servicio de Francia. Su patente fue solicitada por Baltasar de Andino.

Corsarios del siglo XVIII

El curso del siglo XVIII está bastante bien documentado. Comenzó en 1700 cuando el Gobernador de Santo Domingo, Severino de Manzaneda, concedió la primera patente a Juan López de Morla para que acabase con el contrabando que hacían los extranjeros en los ríos del sur. López de Morla armó un bergantín y lo puso al mando del corsario Manuel Duarte, que hizo cuatro presas.¹⁶ Entre estas figuraba el navío *La Provincia de Zeelanda*, capitaneado por Juan Ban, que había zarpado de Curaçao con destino a Ámsterdam, cargado de corambre, palo de brasilete, cacao, tabaco de Barinas, añil, cobre, conchas de carey, cáscaras de naranja y monedas de plata españolas, todo lo cual se remató en Santo Domingo por 10.491 pesos y 2 reales.¹⁷ Ante el éxito obtenido por Duarte, el alférez Sebastián Domingo armó una balandra y capturó otras tres presas, que condujo a la capital dominicana. Otros vecinos de la misma isla ayudaron a limpiar las costas de contrabandistas extranjeros, pero la euforia duró poco, pues la Audiencia ordenó suspender las patentes de curso en 1701, al comprobar que los corsarios españoles se habían dedicado también al contrabando, ocultando las presas y vendiendo las mercancías a los vecinos.¹⁸ Los corsarios dominicanos no desaparecieron, sin embargo.

La guerra de sucesión española fue propicia para el desarrollo del curso, ya que ingleses, holandeses y franceses fueron beligerantes o aliados en el conflicto y aprovecharon la ocasión para realizar un copioso contrabando, con el pretexto de ayudar a uno de los dos aspirantes al trono español. España bajó además la guardia de sus flotas y los gobernadores indios se vieron obligados a buscar formas defensivas, autorizando el curso, sobre todo en las zonas principales de contrabando. Algunos fueron franceses, pues el pretendiente Borbón autorizó a la Compañía de Guinea a tener naves corsarias. Más aún; el 5 de agosto de 1702 dio una cédula modificando las Ordenanzas de Corso de 1674 y permitiendo que los corsarios franceses entrasen en los puertos españoles para vender sus presas sin pagar impuestos. El contrabando se disparó entonces y el futuro Felipe V tuvo que rectificar mediante una nueva cédula, dada el 1 de diciembre de 1709, que prohibió a los corsarios galos arribar a puertos españoles.¹⁹ Algunos gobernadores españoles hicieron caso omiso de la prohibición, como Morfi de Santo Domingo, que dio patente a Elías Forías, pero el rey dio otra nueva cédula el 30 de marzo de 1714 prohibiendo terminantemente dar patentes a los súbditos extranjeros.²⁰

La actividad corsaria fue notable hasta la Paz de Utrecht de 1713, sobre todo en las zonas de las grandes antillas y de Tierrafirme. En 1702, una piragua corsaria mandada por Simón de Lara y armada por el gobernador de Venezuela don Nicolás Ponte, apresó varias balandras pequeñas de Curaçao, mientras que en Cumaná operaba otra embarcación corsaria armada por el Sargento Mayor Francisco de Figueroa de Cáceres. Quizá fuera esta la nave a la que se refería el Gobernador de Cumaná cuando informó al Rey que dos presas de sus corsarios, convenientemente rematadas, habían permitido ingresar en su Real Hacienda 3.827 pesos en concepto de quinto real. El monarca contestó el 7 de marzo de 1704 “dándole gracias por su celo, y mandándole atenerse en lo futuro a la cédula expedida sobre patentes de curso y quinto

a la Real Hacienda”.²¹ En 1703, el Marqués de Mijares, acaudalado e ilustre vecino de Caracas, armó en corso un queche y dos balandras, y el capitán santiagués (de Cuba) Pedro Algarín salió al mar mandando su galeota corsaria *Nuestra Señora de la Concepción*. Otro santiagués, Manuel Castañeda, tenía en 1704 una goleta y un barcolongo con los que hacía incursiones a las haciendas de Jamaica. En 1705 operaba una balandra corsaria del capitán Damián Salas, vecino igualmente de Santiago de Cuba. También pertenecía a la misma ciudad la balandra corsaria propiedad de Lorenzo Martel, que surcaba los mares en 1708. En 1710, el corsario Manuel Duarte perseguía contrabandistas con el bergantín *Nuestra Señora del Rosario*, cuyo armador era el Maese de Campo de Santo Domingo.²² En 1711, el nuevo Gobernador de Venezuela, don José de las Cañas, armó una piragua en corso para reprimir el contrabando que hacían sus propios gobernados españoles con Curaçao. La piragua capturó una canoa en Patanemo, en la cual viajaban un neogranadino y un venezolano con un gran contrabando de ropa. El Gobernador mandó ajusticiarles. Cañas tuvo luego dos piraguas en corso, mandadas por Pedro Reinaldo y Miguel Ramos, que apresaron en mes y medio nueve balandras holandesas cargadas de cacao y ropas.²³ Pero el corsario más importante de la época fue el puertorriqueño Miguel Henríquez. El historiador Picó afirma que era mestizo y que llegó a amasar una gran fortuna vendiendo en San Juan las presas que hacía en San Thomas y Curaçao, añadiendo que “del gobernador y el obispo para abajo, toda la lista del Quién es Quién de San Juan llegó a deberle dinero y favores”.²⁴ Henríquez debió comenzar sus actividades hacia 1701, pues en una cédula de 1712 se afirmaba que llevaba “más había de diez años manteniendo a su costa diferentes embarcaciones, no sólo para limpiar aquellas costas de enemigos, sino para otras ocurrencias del real servicio”. Sus naves se enfrentaron principalmente a las de los contrabandistas de Jamaica y Curaçao, según dice la referida cédula, pero realmente cubrieron todo el Caribe. En 1712 puso en fuga ocho balandras holandesas que estaban en el puerto de Ocumare. Henríquez se transformó en un gran armador y tuvo a su servicio varios capitanes franceses y españoles. En 1712 tenía armadas cinco naves con 500 hombres, que escoltaban los situados y avisos del área del Caribe. Estas naves eran un bergantín, *El Jenízaro Americano*, mandado por Joseph Rodríguez, y cuatro balandras: *San Miguel*, mandada por Alberto de Soto, *La Matutina*, por Esteban Uger y Esteban Provincial, *La Aurora*, por Pedro Simón o Monsieur Siren (posiblemente es Monsieur Simón), y *La Belona*, por Diel de Grabila o Monsieur Granvila.²⁵ Capturó infinidad de naves contrabandistas durante la Guerra y fue condecorado por el Rey en 1712. Naturalmente prosiguió con sus actividades después de la paz de Utrecht.²⁶

La Paz de Utrecht puso fin al período de anarquía internacional en el Caribe y dio la sentencia de muerte al filibusterismo, pero abrió infinitas vías al contrabando organizado por el capitalismo occidental, principalmente inglés, con el “Navío de Permiso” y el asiento esclavista de la “South Sea Company”. Los franceses se sintieron también amparados por su amistad con España, aunque esta fue enfriándose progresivamente. Los holandeses siguieron ejerciendo el contrabando tradicional, sin subterfugios. El enorme tráfico ilegal fue una pesadilla para todas las autoridades indianas del Caribe, que se vieron obligadas a seguir dando patentes de corso para detenerlo. Conocemos solo una parte de este corso, pero permite comprender su magnitud. En 1716, un corsario al servicio del armador Miguel Henríquez, que mandaba la balandra *Aurora*, detuvo y saqueó la balandra de Curazao *Señora Sara*, capitaneada por Abraham Huytbregt. En diciembre de 1718, el corsario José Gil, capitán de la balandra *La Fortuna*, armada en Puerto Rico por Miguel Moscoso, se apropió entre las islas de Santa Catalina y Saona del bergantín holandés *Catalina*, dirigido por Juan Apkens. La nave tenía pasaporte de la Compañía de las Indias Occidentales y fue conducida a Santo Domingo.²⁷ El 17 de noviembre de 1718 se dieron unas nuevas Ordenanzas Generales de Corso, dirigidas principalmente a Europa y África, pues su artículo 32 rezaba “que los

corsistas no pasen a las Indias, ni Islas de Canaria, sin su real permiso, pero si a las Terceras”. Pese a esto tuvieron vigencia en América, complementando algunos aspectos de las Ordenanzas de 1674. Trataban de las presas, la forma de realizar los procesos, las autoridades que podían realizarlos, etc. El artículo 36 volvía a reevaluar el oficio corsario, pues señaló “que los servicios de los corsistas fuesen reputados como si los ejecutasen en sus armadas reales y fuesen premiados los que se señalasen en tomar banderas de enemigos u otras acciones semejantes”.²⁸ El oficio de corsario se vio así ennoblecido y elevado a la categoría de auxiliar de la marina real.

Las actividades corsarias siguieron como anteriormente. En 1719, el corsario dominicano Sebastián García Popayo capturó en el puerto de Manzanilla el navío holandés *La Concordia*, según informó el Gobernador de Santiago (de Santo Domingo). El 5 de diciembre de 1720, José Gil apresó en la isla Catalina la goleta holandesa *Señora Ribea*, mandada por el capitán Herman Small. En 1720, otro corsario puertorriqueño capturó la balandra *Jorge Aleta*, capitaneada por Samuel Sturling y la condujo a Santo Domingo. Todo esto motivó una airada protesta del nuevo Gobernador de Curaçao, Jan Noach Du Fay, que citó todos estos casos añadidos al del bergantín *Catalina*, cuyo importe no se le había restituido todavía. El Gobernador holandés añadió que el corsario dominicano Baltasar Carrión había apresado una goleta holandesa en Aruba y luego “saltó a tierra y robó algunas cabezas de ganado vacuno y carneros, hizo prisioneros a diez indios y obligó al comerciante judío Salomón Señor a darle 56 pesos y un esclavo negro perteneciente a su hermano David Señor”, por todo lo cual decía el funcionario holandés que en su opinión las acciones de tales corsarios españoles eran propias de “piratas y perturbadores del bien común”.²⁹ Para defenderse del ataque de los corsarios españoles armó dos embarcaciones, mandadas por Thomas Porter y Juan Carval, que se unieron a otras equipadas por el Gobernador de Jamaica. Fueron a Aruba y encontraron allí a los corsarios dominicanos Juan Antonio Díaz de la Rabia y Pedro Borges, que acababan de apresar una balandra inglesa y otra holandesa, la *Angel Gabriel*, capitaneada por Willem Bell. Se trabó un gran combate naval en el que los contendientes llegaron hasta Coro, donde los holandeses lograron incendiar la nave de Borges, lo que ocasionó la muerte de este y de gran número de sus hombres. De la Rabia logró huir, pero fue capturado en la costa dominicana por el capitán inglés George Norman, que había salido de Jamaica con su navío *Diamante*. Los corsarios españoles siguieron infligiendo nuevos golpes. A fines de agosto de 1722, los corsarios dominicanos Gaspar y Miguel (de apellido desconocido) apresaron en la bahía Fuilk de Curaçao la balandra *Jorge Jacob*, cuyo capitán era Adams Arentz y en el mes siguiente la balandra *Señora Ester*, en las cercanías de Aruba. El corsario Juan Durán entró en la propia rada de Curaçao con objeto de hacer alguna presa, pero la artillería le obligó a retirarse. Esto motivó una nueva protesta del Gobernador de Curaçao a la Audiencia de Santo Domingo en 1723, en la que hizo notar que a los corsarios tradicionales de Santo Domingo, Puerto Rico y Cumaná, se habían unido otros nuevos de Trinidad y Margarita. Jan Noach Du Fay puntualizó que había tenido que defenderse de ellos armando dos balandras y que los corsarios españoles habían llegado al extremo de enarbolar bandera negra cuando asaltaban las naves holandesas, si bien con una pequeña cruz en el lugar donde los piratas solían colocar la calavera. Aparte de las aprehensiones de las naves *Catalina*, *Angel Gabriel*, *Jorge Jacob* y *Señora Ester*, se quejó porque habían capturado en la costa de la isla Blanca la balandra *Paquebot* del capitán Francisco Langlois; la balandra *Esperanza* en la isla de las Aves, y la balandra *María y Paciencia*, mandada por el capitán Jorge Maycock, en las proximidades de Bonaire. Finalmente resaltó la insolencia del corsario Baltasar Carrión, que había prometido vengar a sus compañeros Díaz de la Rabia y Pedro Borges ahorcando a los capitanes de las balandras que le habían atacado, y añadiendo que pensaba desterrar a galeras en La Habana a cualquier otro contrabandista que cayera en sus manos.³⁰ A las reclamaciones del Gobernador

de Curaçao se añadieron las de los Estados Generales en 1725, haciendo un balance de las quejas formuladas desde 1722; restitución de la galeota *Buenaventura*, que se había varado en la costa de Coro, procedente de Brasil con un contrabando de 40 zurrone de tabaco y retazos de telas; la anómala visita efectuada en 1722 por el buque español *La Potencia*, al navío holandés *Duyvelant*, capitaneado por Cent Rylez, saqueándolo en alta mar sin que hubiera tocado en ningún puerto español (al menos esto se decía); otra captura³¹ realizada el 5 de agosto de 1724 por el corsario español Benito Socarraz del pingüe *Jeune Cornelis Calf*, del capitán Nicolás de Vander Meer, en el Canal de la Mona,³² cuando dicho buque viajaba “tranquilamente” hacia Ámsterdam, sin haber arribado a ningún puerto español,³³ y finalmente la desfachatez del corsario español José de Herrera,³⁴ que había ofrecido al Gobernador de Curazao Du Fay cobrarle 8.000 pesos para dejar de hostilizar las embarcaciones de su isla. Con todo, la mayor osadía, según el Gobernador, había sido la cometida por los corsarios Juan Torena y Juan Bernardo, capitanes de los bajeles *Culebra* y *Joven Baltasar* que, tras apresar la barca holandesa *Isabel y Marta*, habían desembarcado en Aruba, pidiendo a su capellán que bautizase a todos los indios, como en efecto hizo. Luego, al marcharse, se llevaron consigo a 20 de los bautizados.

Tampoco los franceses estuvieron libres de los corsarios españoles. El dominicano Francisco Salegro apresó en Bonaire una barca francesa mandada por el capitán Pedro Pierrot, que había salido de Curaçao. Otras balandras francesas, inglesa y española fueron capturadas a fines de 1726 por los corsarios de don Juan Vera, Gobernador de la isla Margarita, quien se había hartado de denunciar a los contrabandistas y había tomado medidas más eficaces.

Todo esto nos demuestra la eficacia de los corsarios españoles, una página comúnmente silenciada en las historias españolas. Inglaterra y Holanda intentaron poner freno a aquella carrera de aprehensiones que llegaba ya hasta la Mar del Sur,³⁵ convocando un Congreso, de Soissons, a mediados de 1728. Allí presentaron sus numerosas quejas, pero no pudieron llegar a ningún acuerdo ya que no estaban dispuestas a renunciar a comerciar en la América española, única forma de terminar con el problema. Tras el Congreso, ingleses, holandeses y franceses reanudaron el contrabando con mayores bríos, y los españoles su corso, que motivó ya duros enfrentamientos.³⁶ A su represión se sumó la de los guardacostas reales, que operaban desde los principales puertos del Caribe y, muy pronto, los de las Compañías comerciales, a quienes la Corona encomendó la vigilancia de las costas donde realizaban sus transacciones comerciales, convencida de que nadie mejor que ellas controlarían el negocio fraudulento, ya que iba contra sus propios intereses. Aumentó entonces la presión sobre el contrabando hasta el punto de que Inglaterra vio seriamente afectada su economía comercial, por lo que declaró la guerra a España en 1739. Fue la famosa Guerra de la Oreja, llamada así porque el capitán Jenkins de un buque contrabandista logró conmovier a los diputados de la Cámara de los Comunes exhibiendo en ella la oreja que le había cortado cruelmente un corsario español (posiblemente era verdad), lo que decidió la declaración de hostilidades, basada en la crueldad de los españoles. La guerra no solucionó nada, aparte de la destrucción de Portobelo, terminal de unas flotas que ya estaban prácticamente muertas desde hacía años. Tras la guerra se reanudó el contrabando, que encontró frente a él un corso indiano aún más fortalecido que antes. Resultó además que los ingleses y franceses tuvieron que dividir sus esfuerzos para terminar con la realeza de filibusteros que habían amparado, porque representaban ya un peligro para sus propias colonias establecidas en el Nuevo Mundo.

PECULIARIDADES DEL CORSO ESPAÑOL

El curso español puede calificarse como defensivo. El ofensivo fue el practicado por ingleses, franceses y holandeses contra las naves y territorios españoles. El curso defensivo tuvo la función de detener el contrabando realizado por los corsarios y filibusteros extranjeros, aunque los corsarios españoles, igual que sus colegas de otros países, fueron aventureros que voluntariamente se ofrecieron a las autoridades de su país para actuar en el mar contra los enemigos de su nación utilizando la “carta partida” o patente de corso. Se singularizaron de los restantes corsarios por muchos rasgos, pero fundamentalmente porque justificaban su actuación como una forma de recobrar el dinero de la Corona o el que pertenecía legalmente a sus compatriotas, a quienes se había usurpado violenta o injustamente. El hecho de que las Indias fueran una donación papal a los reyes de España les permitía considerar que todo tipo de comercio de los extranjeros con las colonias españolas era una violación del monopolio comercial establecido por la Corona y un robo a los intereses de los súbditos de su Católica Majestad. Los corsarios españoles se consideraron así ejecutores de una actividad justiciera, amparada en el derecho de represalia, como era restituir a sus propietarios legítimos lo hurtado por otros. Se abstuvieron de atacar las plazas y los mares ingleses o franceses de Norteamérica, limitándose a operar dentro del espacio que legítimamente le correspondía al Rey de España. Esto les convirtió en una especie de brazo auxiliar de la marina real, por lo que el artículo 48 de las Ordenanzas de 1762 especificó que “a los cabos de corsos se reputarán sus servicios durante él, como si los ejecutasen en la real armada y a los que sobresalieren en empeño y acciones señaladas, se les mandará atender”, y en el siguiente, 49, indicó que “toda la gente del equipaje aunque no esté matriculada, goza el fuero de marina, estando en servicio, y podrán usar a bordo pistola”. De ahí que se concedieran pensiones a las viudas de los oficiales y marineros corsarios caídos en el servicio real.

Las patentes

Las patentes las otorgaba naturalmente el monarca español y en ellas se explicaba por lo común la causa que había llevado a la concesión, ya que el rey se creía obligado moralmente a justificar por qué había tenido que recurrir al corso, quizá porque todavía seguía considerándolo un oficio poco ético. En la patente o carta partida (el corsario llevaba la mitad del documento, quedando la otra mitad archivada) se anotaba la persona a la que se le otorgaba, la embarcación con que realizaría la empresa, la zona donde operaría, la prohibición de ir a lugares pertenecientes a países amigos de España, y hasta el hecho de haber entregado unas fianzas, garantía de que el corsario obraría con honestidad. A esta carta se añadía una copia de las Ordenanzas de Corso que regían su actividad.³⁷ En las Ordenanzas de 1762 anotaron que los titulares de las patentes de corso debían dar una fianza de 60.000 reales de vellón para responder de “no cometer hostilidad, ni causar daño a los vasallos, ni otros Príncipes y Estados que no tengan guerra (con España)”, y el artículo vigésimo de las mismas les prohibía “apresar o hostilizar las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de los aliados de S. M. y los neutrales, ni a los que tuvieren bajo de tiro de cañón de sus fortificaciones”.

Usualmente la Corona subdelegó en las autoridades indianas la concesión de tales patentes, como indicamos: virreyes, gobernadores y capitanes generales. En las Ordenanzas de 1762 se señaló que las patentes debía darlas el Ministerio de Marina. Un caso verdaderamente insólito fue el Cabildo de Trinidad (Cuba) que se autoadjudicó el derecho a otorgarlas durante el período de la Guerra de Sucesión española. Fue un abuso denunciado oportunamente por el

Gobernador de La Habana, pero resulta interesante³⁸ porque demuestra hasta qué punto la entrega de patentes se consideraba una necesidad para la defensa del bien común de las ciudades indianas -representadas siempre por sus cabildos- y no un simple capricho de la autoridad subdelegada.

La Corona española no participaba en la empresa corsaria en contra de lo que ocurría con los monarcas o el Gobierno (los Estados Generales de Holanda) de otras naciones. Así, en la patente concedida a Felipe de Vera el 5 de junio de 1692 se especificó claramente “sin que mi real hacienda esté obligada ahora, ni en ningún momento, a darle para ello mas asistencia, ni ayuda de costas, que la permisión que se le concede”. Este Felipe de Vera era inglés, lo que demuestra que la Corona utilizaba también como corsarios algunos súbditos extranjeros, aunque en tales casos obligaba a que la oficialidad y marinería fueran españolas.³⁹

Los hombres

La patente de corso podía concederse a un armador o a un capitán de nave. En el primero de estos casos, el armador podía elegir luego los capitanes de sus barcos, que operaban amparados en su patente. La operación de armar una embarcación en corso era muy costosa, ya que implicaba pagar las fianzas, comprar o arrendar las naves, dotarlas de armamento y munición, equiparlas convenientemente y abonar los sueldos de los marinos. El armador era así el socio capitalista que corría con los gastos, arriesgando parte de su fortuna en una empresa de servicio al rey y con la esperanza de obtener a cambio grandes dividendos. Comúnmente era una personalidad de la sociedad colonial; un hacendado, un hidalgo, un militar ilustre o un simple vecino acaudalado. Tenemos así armadores como el caraqueño Marqués de Mijares, que tuvo un queche y dos balandras en corso; el rico hacendado cumánés don Francisco Figueroa de Cáceres, que solicitó licencia para “el armamento y apresto a su costa de una balandra bastante capaz y tripulada de mas de 50 hombres de guerra y gentes de mar, armas y bastimentos”;⁴⁰ o el dominicano Maese de Campo Juan López de Morla, propietario de la nave *Nuestra Señora del Rosario*, que mandaba el corsario Manuel Duarte. Algunos armadores tuvieron verdaderas flotillas corsarias, como el famoso Miguel Henríquez, del que hablamos anteriormente. Lo usual era que se entregara la patente al capitán de la nave que iba a realizar la actividad corsaria. Aunque existían muchas clases de corsarios, abundaban los de escasos recursos, pues el objetivo fundamental era capturar algún alijo desembarcado furtivamente por los contrabandistas en una playa o ensenada, para lo que no necesitaban hacer alardes de poderío marítimo. Bastaba con una pequeña embarcación y algunos hombres, lo que estaba al alcance de vecinos modestos. Los ejemplos son numerosos, como el santiagués Pedro Algarín, que mandaba su propia galeota la *Nuestra Señora de la Concepción*, Damián Salas que operaba con su balandra, etc.

La marinería de las embarcaciones corsarias era poco profesional. Estaba formada por aventureros generalmente criollos, muchos de ellos negros o mulatos, algunos marinos de la navegación de cabotaje, contrabandistas frustrados y desertores de la armada. No deja de ser sospechoso que el artículo 40 de las Ordenanzas de 1718 autorizara a que cualquier armador de corso pueda “hacer leva de gente, no recibiendo, ni pudiendo recibir, soldado alguno de sus reales armadas”.⁴¹ La verdad es que ni siquiera los capitanes de los guardacostas reales fueron muy estrictos en preguntar el pasado de quienes se enrolaban y solían recorrer las calles de las poblaciones costeras buscando “voluntarios” forzosos. Más que marinos de la armada, se buscaba a los soldados desertores, que siempre abundaban, ya que los sueldos de la milicia eran escasos y tardíos. Se les brindaba así la oportunidad de limpiar su mancha ejerciendo una profesión honorable y hasta lucrativa. Las ordenanzas de 1762 establecieron que toda

embarcación corsaria debía llevar un tercio de sus tripulaciones que no fueran marinos sino hábiles “para el manejo de las armas”, lo que se explica por el hecho de que el objetivo de los corsarios no era trabar grandes combates marítimos, sino asaltar buques mercantes. La marinería estaba sujeta a disciplina y no podía realizar saqueos de las mercancías capturadas.

La vestimenta de los corsarios era totalmente anárquica, pero menos ostentosa que la de los extranjeros y los filibusteros, y su armamento lo formaban armas blancas y algunos pistolones. La Corona trató de imponer un poco de orden en todo aquello y por el artículo 37 de las Ordenanzas de 1718 reglamentó “que todos los del corso gozasen de las mismas preeminencias y trajes que gozaba la gente de milicias” y por el 38 ordenó usar pistolas en los navíos, pero ni siquiera esto último se cumplía fielmente.

Los barcos

Cuando comenzó el corso americano se pensó que las autoridades indianas dictaminarían cuáles eran las naves más apropiadas para dicho oficio, lo que abría una extensa gama de posibilidades. Las Ordenanzas de 1674 señalaron al respecto en su artículo segundo: “El navío o navíos que para este efecto se armase, han de ser del porte que pareciere al Virrey o gobernador que le concediere la licencia”.⁴² La experiencia demostró que lo más funcional para reprimir el contrabando era emplear el mismo tipo de naves que los contrabandistas, ya que estos operaban en bajos fondos, muy próximos a la costa, con objeto de pasar desapercibidos e introducir mejor su mercancía. Si los corsarios empleaban buques de gran porte les resultaba imposible aproximarse a ellos, y mucho menos perseguirlos en zonas de poco calado, llenas de riscos. También ocurrió, como en el caso de los bucaneros y filibusteros, que los corsarios terminaron empleando las embarcaciones capturadas a los contrabandistas, que compraban en los remates. La Corona asimiló toda esta experiencia funcional en las Ordenanzas de 1718 cuando estableció que sus embarcaciones fueran de “300 toneladas abajo, a fin de mayor ligereza”.

Al escaso tonelaje de las embarcaciones corsarias vino a sumarse la necesidad de que fueran rápidas, pues debían perseguir las presas. La rapidez se conseguía aumentando la capacidad de impulsión eólica mediante grandes arboladuras, pero esto iba en detrimento del tonelaje y además exponía a la embarcación a los fuertes vientos del Caribe, que producían a veces verdaderos desastres en palos y velámenes. Otro inconveniente era, por el contrario, las calmas chichas, que dejaban a los buques inmóviles frente a sus adversarios. Finalmente estaba el problema de la broma, que obligaba a carenar con cierta frecuencia. Una embarcación pequeña podía limpiarse en cualquier playa, pero una pesada requería buscar el lugar apropiado. En el último tercio del siglo XVIII se farraron con planchas de cobre las quillas para evitar los carenados constantes. Todo esto se fue ponderando para terminar en la solución de unos buques ligeros, de poco calado, impulsados por una o varias velas, fáciles de arriar en un momento dado y auxiliados de remos para poder maniobrar con facilidad en los fondos bajos o donde soplaba poco viento. Las naves apropiadas fueron las criollas del Caribe como lanchas, barcas, canoas, javequillos y piraguas, que acompañaban a los bergantines y jabeques. La piraguas fueron frecuentes y las usaron los corsarios de los Gobernadores de Venezuela don Nicolás Ponte y don José de las Cañas. Eran naturalmente piraguas grandes, capaces para unos 25 ó 30 hombres. Los contrabandistas las usaban también, especialmente los españoles, que iban en ellas desde la costa venezolana a Curazao. Igualmente resultaba apropiada la galeota, que se movía a vela y remo. Era preferida por los corsarios Manuel Castañeda y Pedro Algarín. Pero la embarcación más utilizada era la balandra, que podía barloventear muy bien y pasar los bajos. Los contrabandistas las empleaban con profusión, y

también, naturalmente, sus perseguidores los corsarios, como Damián Salas, Lorenzo Martel. El Marqués de Mijares había armado dos de ellas, además de un queche, otro barco bastante funcional para el acoso. El defecto de las balandras era que no podían ir muy artilladas, lo que reducía su potencial ofensivo a la habilidad de sus tripulantes. Podían artillarse los bergantines, como el del corsario Manuel Duarte, pero su calado excesivo era un serio inconveniente. Los guardacostas reales debían llevar entre 14 y 16 cañones para intimar al enemigo, pero esto les obligaba a aumentar porte y calado, por consiguiente. Fragatas y bergantines tenían el mismo problema. En cuanto al jabeque, embarcación que parecía más apropiada para la misión de vigilar el contrabando, tenía el inconveniente de su gran arboladura, que aguantaba mal los vientos del Caribe, por lo que hubo que rebajarle el velamen, adaptándolo al medio americano. También se usó la galera, capaz de albergar hasta 150 hombres y de navegar con 5 ó 6 palmos de agua. El virrey Guirior, que tanto se preocupó por este tema, terminó recomendando las balandras con artillería ligera. En realidad existía una especie de acuerdo tácito entre corsarios y guardacostas reales. Los primeros se dedicaban principalmente a la captura de las embarcaciones pequeñas de contrabando y los segundos a las embarcaciones mayores.

En términos referenciales podría decirse que las piraguas y los javequillos llevaban de 25 a 30 hombres, las balandras hasta 40 hombres (con algunos cañones, al menos unos pedreros), y las galeotas podían transportar hasta 70 u 80.

Las tácticas

Los corsarios españoles actuaron en las zonas principales de contrabando, donde podían conseguir fácilmente sus presas. Eran numerosas, pero sobre todo destacaban las costas cubanas, donde traficaban los ingleses; las dominicanas, lugar preferido por los franceses; las puertorriqueñas; las de la Laguna de Términos, desembocadura del río Velis (también frecuentada por ingleses), y la costa norte de Honduras (ingleses y holandeses); la atlántica panameña (donde se reunían los contrabandistas de todas las naciones), las atlánticas de Nuevo Reino de Granada (ingleses y holandeses) y las venezolanas, región batida por los holandeses desde Curaçao. La isla holandesa de Aruba se convirtió en un lugar excelente para observar los contrabandistas que iban y venían de Curaçao y casi siempre contaba con la presencia de algún corsario español.⁴³

La táctica de los corsarios era la misma que la de los piratas; intimar al enemigo a rendición. Se iniciaba con una visita que teóricamente debía hacerse sin violencia como se explicó en el capítulo sexto de las Ordenanzas de 1762: “Esta averiguación se ejecutara sin violencia, ni perjuicio a las embarcaciones, pasando a su bordo o haciendo venir al Capitán con sus papeles”. Para forzar la rendición ya dijimos que algunos corsarios españoles usaban bandera negra, con una pequeña cruz en el lugar donde usualmente se pintaba la calavera, como denunció el Gobernador de Curazao.

Si la nave sospechosa de contrabando no se rendía, podía entonces abordarse y declararse luego buena presa, pero con la menor violencia posible, según estipulaba el artículo séptimo de las Ordenanzas de 1762. A menudo se practicaba el acoso, con objeto de obligar a que la embarcación corsaria se varase en aguas poco profundas. Curiosamente, los corsarios traficantes de la mercancía ilegal se defendían de los corsarios empleando el mismo procedimiento, tal como ocurrió en 1701 con un corsario dominicano; obligó a vararse a una fragata holandesa, pero luego fue acometido por cuatro buques de la misma nacionalidad, un bergantín entre ellos, que le hicieron varar a él mismo. En 1718 se reglamentó que los

corsarios debían advertir su presencia al enemigo disparando la artillería, a lo que este debía responder bajando las velas. Si no lo hacía, se le consideraba buena presa. Buena presa eran, según las Ordenanzas de 1718, “los navíos enemigos, y los mandados por piratas, corsarios y otra gente que corriese la mar sin despacho de príncipe, ni estado soberano”.

Las capturas

Los corsarios debían guardar fielmente las Ordenanzas reales, que les impedían tomarse excesivas libertades con los prisioneros. Tenían que conducirles hasta un puerto español y entregarles allí a las autoridades, para que estas juzgaran si eran piratas o capitanes corsarios enemigos. El contrabandista era siempre considerado un “pirata”. Incluso en el caso de que se tratara de un buque enemigo armado en guerra, bastaba que hubiera efectuado presas para que “fuesen castigados los capitanes y oficiales como piratas”. Aunque los corsarios españoles tenían prohibido tomarse la justicia por su mano, la guerra fue cambiando las actitudes, y hubo muchos casos de corsarios que amenazaron con colgar a los capitanes de tales buques, aunque no consta que lo hicieran. Las autoridades españolas hicieron la vista gorda a otras acciones poco ortodoxas de sus corsarios, como los desembarcos en islas enemigas para robar ganado e implementos.

Al navío apresado se le cerraban las escotillas para llevarlo hasta un puerto español, comúnmente aquel de donde procedía el corsario. En caso de que el buque enemigo hubiera quedado inutilizado, se pasaban sus mercancías al buque corsario, en presencia de los dos oficiales principales. El botín no podía repartirse, ocultarse, ni venderse. Había que entregarlo al Intendente o Subdelegado del puerto, para que diligenciase el proceso correspondiente. El capitán corsario debía rendir un informe anotando el día, hora y paraje donde había ocurrido el apresamiento, si el capitán enemigo se había rehusado a amainar velas al recibir el aviso, si no había mostrado su comisión, si le acometió, y bajo qué bandera, etc. El Intendente procedía a examinar la mercancía capturada, comprobando si había bienes pertenecientes a españoles o a súbditos de países amigos -en cuyo caso debía restituírselos- y finalmente la declaraba buena presa. Las Ordenanzas de 1762 otorgaron toda clase de garantías a los capturados, concediéndoles el derecho a reclamar, pues el artículo tercero indicaba que el conocimiento de las presas “pertenece privativamente a los Ministros de Marina” y que el ministro de este ramo examinará “los papeles y oír sumariamente a los apresadores y apresado, y antes de 24 horas, siendo dable, declarará con parecer de asesor la legitimidad o ilegitimidad, y si hubiere duda, el juicio como responsable que ha de ser a las resultas”. Se prohibió a los corsarios españoles “dejar abandonados los prisioneros en islas o costas remotas, pena de ser castigados, pues deben entregarlos en los puntos a que se condujeren y hacer constar el paradero de los que faltaren”.

La mercancía se vendía en pública subasta, así como el buque y el armamento. El dinero recaudado se depositaba por un tiempo, en espera de que surgieran posibles reclamaciones. Finalmente se procedía a entregar a los corsarios su quinto de presas. Estos debían pagar a la Corona los derechos por las ventas, como cualquier particular. El procedimiento era muy lento y los armadores reclamaron muchas veces contra él, ya que les perjudicaba. Habían invertido mucho dinero (fianzas, armamento, sueldos de oficiales y tripulación) del que deseaban resarcirse cuanto antes con las presas, pero hasta 1752 no se ordenó el reparto de los comisos de una forma más rápida y eficaz.⁴⁴

NOTAS

- ¹ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *El Corso marítimo*, Madrid, C.S.I.C., 1950, p. 179.
- ² PÉREZ DE TUDELA Y BUESO, Juan. “La Armada de Vizcaya”. En *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid, 1973, pp. 33-92.
- ³ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *Op. cit.*, apéndice documental, p. 238.
- ⁴ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *Op. cit.*, p. 241.
- ⁵ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *Op. cit.*, p. 245.
- ⁶ Recogidas por Martín Fernández de Navarrete están publicadas en AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *Op. cit.*, pp. 252-255.
- ⁷ Cédula de 2 de marzo de 1655. Cedulaario, t. 25, flo. 6 vto., nº 4. AYALA, Manuel Josef. *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989, T. IV, p. 315.
- ⁸ *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias*, Madrid, 1681, edic. facsimilar, Madrid, Cultura Hispánica, 1973, IV, título 27, libro 9, flo. 16.
- ⁹ Cédula citada anteriormente de 2 de marzo de 1655, *op. cit.*
- ¹⁰ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *Op. cit.*, pp. 256-257.
- ¹¹ Reproducidas en AIZPURUA, Ramón. *Curazao y la costa de Caracas*, Caracas, 1993, anexo núm. 1, pp. 345-348.
- ¹² Señalaban que las fianzas se habían de dar a satisfacción de los virreyes y gobernadores y para actuar contra los piratas; que no se alistase en los navíos corsarios “ningún marinero, ni soldado de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, Flota de Nueva España, ni Presidios de ellas”; que se le facilitase lo que necesitase a los precios justos; que los barcos fueran del porte que “pareciere al Virrey o Gobernador que le concediere la licencia”; que las presas de mercancías se repartieran conforme al tercio vizcaíno; que los piratas aprendidos fueran castigados en los puertos indianos y no remitidos a España, como estaba ordenado; que el rey otorgaba a los corsarios su quinto de presas para repartirlo por el tercio vizcaíno; que también otorgaba al armador la gracia de su quinto real para aliviarle los gastos de armar la nave, aprovisionarla, etc.; que los navíos apresados solo podrían venderse a la Real Hacienda o vasallos del rey; que los prisioneros debían entregarse al Virrey o Gobernador donde entrare con la presa; que podrían llevar las presas a un puerto cercano con tal de que hubiera Gobernador, Corregidor o Justicia real para que vieran la causa en primera instancia, enviándose luego los testimonios a la Audiencia; que “ningún Virrey, Capitán General, Gobernador, Corregidor, ni otra persona ha de llevar ninguna parte, ni joya de las presas, porque todas han de ser y repartirse en beneficio de los armadores y gente que la hiciera”; que el reparto de presas lo hagan los oficiales reales; que los armadores podrían comprar a los precios justos lo que necesitaran en cualquier puerto de Indias, incluso de los almacenes de la Real Hacienda; que cualquier presa que hubiera estado 24 horas en manos de piratas sería declarada buena presa; que el armador tenía jurisdicción civil y criminal sobre la gente que hubiera alistado, con derecho a primera instancia sobre delitos cometidos en tierra y mar; que el armador de corso estaba exento del pago de alcabala, almojarifazgo o cualquier otro derecho en los lugares donde vendieren las presas; que se podrían enrolar marineros de mercantes en los buques corsarios, siempre que estos lo quisieren y pagando estos a los dueños de los mercantes donde habían servido los empréstitos que les hubieran hecho; que los buques apresados fueran cerrados y sellados y puestos a disposición de las autoridades para que estas fallaran el caso; y que los servicios prestados en los buques corsarios serían equivalentes a los efectuados en Armadas y Flotas.
- ¹³ RAMOS, Héctor R. Feliciano. *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México, (1748-1778)*, Sevilla, 1990, p. 275.

- ¹⁴ AMEZAGA ARESTI, Vicente de. *Vicente Antonio e Icuza, Comandante de Corsarios*, Caracas, 1966, apéndice g, pp. 241-248.
- ¹⁵ LÓPEZ CANTOS, Ángel. *Historia de Puerto Rico (1650-1700)*, Sevilla, C.S.I.C., 1975, p. 305.
- ¹⁶ MOYA PONS, Frank. *Manual de Historia Dominicana*, Barcelona, 1978, p. 117.
- ¹⁷ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, 1984, T. I, p. 49.
- ¹⁸ MOYA PONS, Frank. *Op. cit.*, p. 117.
- ¹⁹ PÉREZ MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, C.S.I.C., 1982, p. 60.
- ²⁰ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, pp.164-165.
- ²¹ Cédula de 7 de marzo de 1704. Cedulaario, T. 25, flo. 179 vto., nº 190. AYALA, Manuel Josef. *Op. cit.*, T. IV, p. 315.
- ²² PÉREZ MALLAÍNA, Pablo Emilio. *Op. cit.*, p. 60.
- ²³ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, p. 147.
- ²⁴ PICÓ, Fernando. *Historia General de Puerto Rico*, Río Piedras, Edic. Huracán, 1986, p. 102.
- ²⁵ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, p. 164.
- ²⁶ Por cédula de 12 de marzo de 1712 “le concedió S.M. la medalla de su real efigie, destinada únicamente para los que se singularizan en fidelidad y amor en el real servicio, para que se la pusiese en testimonio de lo grato que le habían sido sus servicios”. Cedulaario. T. 20, flo. 355, nº 309. AYALA, Manuel Josef. *Op. cit.*, T. IV, p. 316.
- ²⁷ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, pp. 297-301.
- ²⁸ Cedulaario, T. 31, flo. 38 vto, nº 38. AYALA, Manuel Josef. *Op. cit.*, T. IV, pp. 316-319.
- ²⁹ La carta está fechada el 1 de julio de 1722. ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, p. 202.
- ³⁰ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. II, pp. 301-307.
- ³¹ No se citó entre las reclamaciones la captura realizada en 1723 por el corsario Antonio Mendieta en el puerto de Manzanilla de la fragata *Juana Armandina*, capitán Daniel Belén, después de un combate de más de tres horas en el que hubo varios muertos y muchos heridos por ambas partes. La carga era cacao y remanentes de ropas, todo lo cual se remato en 13.964 pesos y 3 reales. ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. II, p. 77.
- ³² Este Canal, existente entre Puerto Rico y Santo Domingo, era una de las claves de los contrabandistas. En 1745, el corsario Pedro Garaycochea apresó en este lugar cinco buques contrabandistas: las fragatas *María Josefina Galey*, *Matilde Theresa*, *María Galey*, *Alida* y la galera *Guillermo* y dos años después otras dos naves, la fragata *Mujer Juana* y el pingüe *El Postillón de San Eustaquio*.
- ³³ El pingüe *Jeune Cornelis Calf* fue capturado por el corsario Benito Socarraz en agosto de 1724 en la costa de Santo Domingo y transportaba una carga que evidentemente era contrabando: cacao, azúcar, corambre, tabaco, sal, algodón, zumo de limón, cáscara de naranja, palo brasilete, conchas de carey, diamantes, plata acuñada y restos de géneros. Esta carga fue rematada en 215.127 reales y 12 maravedíes, sin incluir en

estos los 4.389 reales de plata acuñada, remitidos por mercaderes de Curaçao y cuatro compañías. ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. II, p. 47

- ³⁴ José de Herrera era un corsario puertorriqueño que había apresado ocho balandras holandesas en Ocumare que condujo a Maracaibo. ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, p. 320.
- ³⁵ El corso español se había extendido ya al Pacífico. En efecto, a principios de 1726 los holandeses enviaron cuatro naves a los puertos del Pacífico americano. Una se perdió pero las otras tres pasaron el Cabo de Hornos: *Flesingés*, *San Luis* y *San Francisco*. El virrey del Perú marqués de Castelfuerte dio patente de corso a Santiago de Salavarría para capturar dichas naves y este logró apresar el *San Luis* en Coquimbo. El *Flesingés* se entregó en Nazca, tras recorrer la costa chilena y peruana. El *San Francisco* volvió al Atlántico y fue luego apresado en Tierra Firme por los guardacostas del Conde de Clavijo. Los géneros del *San Luis* fueron rematados en 264.580 pesos, que sumados al valor del buque y su armamento ascendieron a un total de 405.934 pesos y 3 reales. Se trataba de un buque de tonelaje mediano, que estaba armado con 34 cañones y llevaba 115 tripulantes. ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, p. 282.
- ³⁶ Algunas muestras de tal actividad fueron el apresamiento en 1731 de la nave holandesa de Christian Boon cerca del río Matina (Honduras) por un corsario de Portobelo; el combate naval de 1734 en la desembocadura del río Velis (Belice) del corsario Nicolás Rodríguez con unos navíos ingleses y holandeses; la aprehensión hecha el 10 de agosto de 1736 cerca de la isla Orchila por el corsario habanero Antonio de Castañeda, capitán de la fragata *El Triunfo*, del navío contrabandista *La América*, mandado por Silvestre Back (su carga se remató en 84.564 pesos); la captura realizada el año 1737 en el puerto de Ocoa (Santo Domingo) por el corsario puertorriqueño Antonio de la Cruz Urrusiaga, capitán de la nave *Cesar Augusto*, de una balandra holandesa cargada de contrabando de harina y aguardiente que se remató en 8.000 pesos (Urrusiaga fue atacado luego por unos buques holandeses que hundieron su nave y le dieron muerte); y la captura de dos balandras holandesas en el Puerto de la Sal (costa norte de Honduras) por el corsario Pedro Felipe de Sarricolea. Muchos corsarios españoles pagaron con su vida estas acciones de represión del contrabando. Así, el capitán Valerio de una piragua corsaria fue hecho prisionero en 1736 por los ingleses después de capturar una balandra de dicha nacionalidad en la costa de Manzanillo (cerca de Puerto Príncipe) y fue azotado hasta morir amarrado a un cañón. El mismo año, el capitán Felipe Chávez, que mandaba una balandra corsaria dominicana, fue capturado tras haber apresado una balandra inglesa en Cumaná y llevado a Curaçao donde fue vendido como esclavo junto con otros tres corsarios guayquiries. ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*
- ³⁷ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de. *Op. cit.*, p. 257.
- ³⁸ La denuncia fue hecha por el Gobernador de La Habana al Rey el 25 de mayo de 1715. PÉREZ MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. *Op. cit.*, p. 60.
- ³⁹ LÓPEZ CANTOS, Ángel. *Op. cit.*, p. 305.
- ⁴⁰ PÉREZ MALLAÍNA, Pablo Emilio. *Op. cit.*, p. 60.
- ⁴¹ Las Ordenanzas de Corso están fechadas el 17 de noviembre de 1718 y se encuentran en AYALA, Manuel Josef. *Op. cit.*, T. IV, pp. 316-319.
- ⁴² Estas Ordenanzas, de las que hablaremos frecuentemente en este capítulo por su importancia para América, fueron dadas en Madrid el 22 de febrero de 1674 y no se han publicado hasta la fecha. Copia de tales Ordenanzas se daban siempre a los corsarios en el momento de otorgarles la patente, y una de éstas, la adjunta a la patente del corsario Joseph Sera, existente en el Archivo General de Indias, Contratación, 1455. En el futuro las citaremos como Ordenanzas de 1674.
- ⁴³ ARÁUZ MONFANTE, Celestino Andrés. *Op. cit.*, T. I, pp. 71-129.
- ⁴⁴ RAMOS, Héctor R. Feliciano. *Op. cit.*, p. 293.