

# LA FRAGATA *FELICIANA*: PRESA CANARIA DEL CURSO BONAERENSE EN EL CARIBE (1818). DOS DIARIOS DE LA ODISEA

*José Eduardo Pérez Hernández*

Mientras no me largue cañonazo de aviso y, puesta a la par su goleta con mi barco, no enarbole pabellón tricolor, seguiré creyendo que es -como yo- tan sólo un marino atravesando el océano.

Alejandro Paternain. *La cacería*.

## INTRODUCCIÓN

En 1818, María Cordovez, natural de Mazo, vecina de Santa Cruz de La Palma, luego de consultarlo con su marido, Francisco González, quien se hallaba establecido en La Habana desde 1811, resolvió emigrar con su hija María Antonia para reunirse con él, en vista de que no se decidía a regresar a La Palma. Una carta del marido -ver apéndice final- la autorizaba a vender todos sus bienes y emplear su importe en aguardiente para conducirlo a Cuba, pues aquel abonaría los fletes en destino, pero también le advertía seriamente de los peligros que acechaban en el viaje:

... el riesgo de la Mar es muy grande que no es ir abuscar leña a la chamusquinita rabona, porque hay mil trescientas leguas de Mar y muchos riesgos por que es señalado el barco que viene de esas Europas, que no los cojan los ynsurgentes, y si Vmd. se determina abenir me será dolor que me llebara a la tierra que te suceda una cosa de igual naturaleza, y digas, que es por mi causa...

María siguió adelante. Obtenida la oportuna licencia judicial, vendió sus cortos bienes en Mazo, dedicando una parte del dinero a su habilitación y la de su hija; el resto en aguardiente. Al fin, el primero de mayo de 1818, cuando la fragata *Feliciano* zarpó con destino a Puerto Rico y Cuba, probablemente madre e hija se encontraban a bordo.<sup>1</sup>

En aquellas fechas, la amenaza de los corsarios americanos no era un secreto para nadie en La Palma. Ya el 25 de febrero de 1815 arribó a la capital palmera el bergantín *Cosaco*, llevando a bordo las tripulaciones de otros dos bergantines británicos, el *Helen* y el *Lord Duncan*, capturados por el *Morgiana* cuando enfilaban a las Antillas inglesas; al cual los capitanes apresados, Brownrigg y Crawford, señalaron como un “bergantín corsario angloamericano”.<sup>2</sup> Numerosos corsarios norteamericanos, combatientes contra Inglaterra en la guerra de 1812-1814, se apuntaron acto seguido al curso promovido por las incipientes repúblicas hispanoamericanas, sobre todo al rioplatense.<sup>3</sup> Desde 1816, las noticias de los merodeos corsarios en las aguas canarias, la captura de barcos isleños, peninsulares y portugueses, y su reflejo en las escrituras de protesta de las escribanías palmeras, más la información llegada del Caribe a través de las cartas y de los migrantes retornados, eran buenas razones para temer el viaje a las Antillas españolas. Mas, en un contexto de crisis socio-económica creciente, la necesidad de emigrar de los isleños pobres y el mantener los

lazos comerciales con las colonias se imponía en las islas. El tráfico ultramarino disminuyó, pero no cesó en los años álgidos de los corsarios del Río de la Plata. Volveremos sobre esto más adelante.

Por ceñirnos al curso bonaerense, todo comenzó en mayo de 1810, cuando en la capital del Virreinato del Río de la Plata, aprovechando el vacío de poder existente en la metrópoli, se formó un gobierno propio que destituyó al Virrey español. Consolidado el movimiento libertador de Buenos Aires, un congreso nacional declaró la independencia argentina el 9 de julio de 1816. Pero España, libre del dominio napoleónico, desplegaba la contraofensiva en América. Para hacerle frente, el gobierno de las Provincias Unidas, cuya armada era casi inexistente, implementó el sistema de guerra de corso. Multitud de patentes fueron expedidas a Estados Unidos (a Baltimore, Maryland, y a otras ciudades portuarias del este), donde había medios y hombres capacitados para la guerra marítima. Allí el corso era industria y muchos se sumaron al mismo con la ilusión de la riqueza rápida, más que por simpatía hacia la causa independentista del cono sur. El objetivo era atacar el comercio español a ambos lados del Atlántico, cortar sus vías de comunicación con las colonias e interceptar información sobre los movimientos de tropas enemigas. A finales de 1815, Buenos Aires había otorgado más de medio centenar de patentes, lo que suponía otros tantos barcos corsarios dispuestos para cruzar los mares.<sup>4</sup> Se regían por el reglamento español de corso (1801 y adición de 1816) hasta que el gobierno rioplatense sacó el suyo propio, basado en las ordenanzas antedichas, el 15 de mayo de 1817.<sup>5</sup>

Los corsarios de Buenos Aires, al igual que los que navegaban bajo las banderas de otras repúblicas americanas nacientes, actuaron como y donde quisieron. La armada española, por insuficiente y obsoleta, era incapaz de detenerlos, y el daño infligido a sus intereses económicos fue enorme. Las demás potencias europeas se mantenían neutrales en teoría y solamente en la esfera diplomática y en los tribunales norteamericanos podía España apenas entorpecer o molestar a los capitanes y empresarios del corso. Era sabido el modo en que introducían los cargamentos apresados en Estados Unidos, y las presas de mayor porte, pues pocos corsarios bajaban al estuario del Plata para dar cuenta de sus capturas. Tenían sus agentes en puertos-refugio de las pequeñas antillas escandinavas, Haití, Amelia, Margarita, etcétera, y lo mismo al otro lado del Atlántico; en tales lugares hacían reparaciones, acopiaban víveres y trasbordaban las mercancías de las presas para conducir las a Estados Unidos; o contrabandeaban en las aguas de la costa este de aquel país, implicando a capitanes de barcos de cabotaje y patrones de pesqueros. No obstante, el gobierno estadounidense, más allá de las palabras, no tomó medidas definitivas hasta que la degeneración del corso en piratería constituyó un problema para todos; entonces presionó al gobierno de Buenos Aires, con otros países europeos, y la práctica del corso terminó -solo en esta parte del subcontinente americano- en 1821.<sup>6</sup>

Los diarios de la *Feliciana* nos trasladan a aquellos tiempos en que, en palabras de Arturo Pérez-Reverte, “una raza especial de hombres aún surcaba los mares en busca de gloria, de fortuna y de libertad”;<sup>7</sup> si bien en esta ocasión la épica aventurera reside en las víctimas habituales de tales corsarios, esto es, en los marinos mercantes. Es corriente contar la historia de la piratería y del corso desde el protagonismo del cazador y el papel secundario de la presa; pero documentos como el que traemos a este seminario sobre tan apasionante tema, justo invierten los términos y anteponen a la presa. El archivo del Museo Canario de Las Palmas de Gran Canaria, en su fondo Antonino Pestana, custodia los manuscritos de Capote y Batista, dos tripulantes de la fragata *Feliciana*, que narran los avatares de película ocurridos en el que sería el último viaje del barco, de Santa Cruz de La Palma a Puerto Rico y Cuba, en 1818.<sup>8</sup>

El manuscrito más extenso -ocho hojas cosidas de 31 x 21 centímetros, cuartilla adosada y dos páginas con los bellos dibujos a color y en perfil de casi todos los barcos del relato, identificados al pie por su autor- pertenece a Antonio Capote. Su apellido lo señala como palmero del Valle de Aridane y se deduce de los citados documentos, amén de su nombre, que era un tripulante de la fragata, antes que pasajero, domiciliado con su familia en la localidad cubana de Batabanó. Pero una completa identificación no ha sido posible por el momento.<sup>9</sup> El segundo texto se compone de siete hojas cosidas de 25 x 21 centímetros y el nombre del autor está en el encabezado del mismo: José Batista Abreu. Natural de Los Silos (Tenerife), vecino de Santa Cruz de La Palma, contaba a la sazón unos 29 años y tripulaba también la *Feliciana* (segundo piloto al parecer), toda vez que era hijo de uno de los dueños del barco y cuñado de su capitán. La crónica del primero abarca desde la salida de la capital palmera hasta la llegada a su casa en Cuba más de tres meses después; la del segundo es más breve en el tiempo, pues comprende diez días desde que la fragata palmera zarpa de Puerto Rico hasta que su protagonista desembarca en Juragua Grande (Cuba). Ambos relatos tienen forma de diarios, con anotaciones día a día, si bien escritos una vez que la aventura acabó, quizá para recordar en el futuro todos los pormenores de peripecia tan extraordinaria.<sup>10</sup>

La parte del león de nuestro trabajo consistirá en exponer en amplio resumen los sucesos que narran los diarios, saltando de uno a otro sin alterar el orden cronológico de los hechos; aunque optamos por seguir la cronología de Capote, no coincidente del todo con la de su compañero -téngase en cuenta que sus aventuras discurren por separado a poco del primer apresamiento y hasta su reencuentro en Santiago de Cuba-, en atención a que el primero parece tener costumbre de diarista. Claro está que extractamos extensos y numerosos fragmentos de los manuscritos, y que añadimos notas aclaratorias de todo cuanto aparece en los textos: barcos corsarios, tripulantes y pasajeros, lugares, vocablos, etcétera. Pero, primero, veamos la historia de la *Feliciana* antes de su viaje sin retorno.

#### *LA FRAGATA FELICIANA Y SUS ARMADORES*

La fragata *Feliciana* era acaso el mayor navío isleño que fondeaba en la bahía de Santa Cruz de La Palma en aquellos años; 84 pies de largo, 25 pies de ancho, 17 pies y 6 pulgadas de profundidad de bodega, y 264 toneladas; no tenía alcázar y sí entrepunte, y en origen también mascarón de proa. Parece demasiado barco para lo que se estilaba entonces en el astillero insular y efectivamente no fue construido allí, sino que casuales circunstancias posibilitaron su compra en la capital palmera. Ocurrió que el bergantín de guerra inglés *Princess Charlotte* apresó una fragata -desconocemos el motivo y aun la nacionalidad y procedencia de la nave-, y la llevó a Freetown, puerto y capital de la colonia británica de Sierra Leona, cuyo tribunal del Vicealmirantazgo la declaró buena presa el 8 de diciembre de 1814. Michael MacMillan, agente de la tripulación del citado bergantín de guerra colonial, fue autorizado por esta para vender el barco con todos sus aparejos y pertenencias a Jacob Carr, comerciante de aquella colonia, por 900 libras. En febrero de 1815, Carr encomendó su nueva embarcación a su agente John McCormack, con el fin de procurar en Tenerife flete adecuado para Inglaterra, o en su defecto vender la fragata, llamada *Golondrina*,<sup>11</sup> en la propia isla. El mal tiempo, sin embargo, obligó a McCormack, capitán y maestro de la *Golondrina*, a fondear en Santa Cruz de La Palma. Allí trató de cumplir el encargo del flete ventajoso en Tenerife y al no lograrlo, optó por vender la fragata a la empresa comercial y naviera que constituían Félix Batista y José Miguel Fernández, vecinos de la capital palmera, el 14 de agosto de 1815, por la suma de 7.000 pesos fuertes.<sup>12</sup> Los nuevos propietarios la bautizaron *Feliciana* en homenaje a Feliciana Batista Abreu, hija de Félix Batista y esposa de Fernández.

A la altura de 1818, Félix Batista, natural de Los Silos (Tenerife), sexagenario, era uno de los más destacados comerciantes de la capital palmera. Tenía casa en la calle Real de O'Daly y sus almacenes estaban en la marina del puerto. Formaba sociedad con su yerno José Miguel Fernández (Santa Cruz de La Palma, 1779-1847), capitán de mar, casado con Feliciana Batista Abreu en 1802, de cuya unión nació un hijo llamado José Domingo. Al negocio familiar se sumaban dos hijos de don Félix, José y Tomás Batista, incipientes nautas que formaban parte de la tripulación de la *Feliciana*. Batista *senior* tenía paralelamente al menos otro barco, el bergantín *Oriente*, dedicado a la pesca en la costa africana. Don José Miguel, por su parte, con casa en la calle Real de San Telmo de la capital insular, empezaba a despuntar en la política local (síndico personero en 1811, diputado del común en 1815), hacía sus pinitos como naviero (bergantín *Antenor*, 1813) y ya sabía lo que era perder un navío en la guerra marítima (su barco *Amalthea* había sido apresado por los franceses en las postrimerías de la Guerra de la Independencia).<sup>13</sup>

Un mes después de adquirir la *Feliciana*, Batista y Fernández preparaban el viaje inaugural de la misma a Puerto Rico y Cuba. En carta fechada el 24 de septiembre de 1815, Fernández daba instrucciones a su apoderado en Lanzarote, José Ginory, sobre el ajuste de pasajeros de aquella isla que quisieran embarcarse en la fragata y la fecha en que deberían estar en Santa Cruz de La Palma, pues el barco, bajo su mando, partiría en la segunda quincena de noviembre. El número máximo de pasajeros sería de 250, de los cuales Ginory sólo podría ajustar en terrenos a 80 pasajeros, pues requería más tiempo y trabajo examinar las hipotecas e imponerse de los aprecio de los bienes raíces con que los emigrantes aseguraban el pago futuro de los gastos del viaje; los otros 170 pagarían al contado. Estipulaba además la relación de precios de los pasajes: por cada pasajero de cámara, los varones adultos abonarían 80 pesos corrientes en mano y si era a cambio de tierras, 100 pesos, en tanto que las mujeres pagarían respectivamente 100 y 120 pesos corrientes; por cada pasajero de combés, 35 pesos en mano o 45 en tierras los varones, 45 y 50 pesos las mujeres; y 30 pesos por cada niño de 0 a 5 años, mientras que a los mayores de cinco se les aplicarían las tarifas de los pasajeros de combés.<sup>14</sup>

El primer viaje ultramarino de la *Feliciana* se retrasó varios meses de las fechas establecidas. Estaba previsto, en tales casos, que los propietarios del barco sufragasen la manutención diaria de los pasajeros de otras islas que esperaban en la capital palmera. Y antes de partir la fragata, el 12 de enero de 1816, Fernández y Batista dejaron escritura de obligación y fianza; el primero como capitán y maestre del navío, y su socio como su fiador. En la misma constaba que la *Feliciana* salía con rumbo a La Habana con registro de libre comercio despachado y entregado en la Aduana.<sup>15</sup> Llevaba a bordo ochenta y siete pasajeros, inclusive familias enteras.<sup>16</sup> Lejos de la odisea que supondrá el viaje de 1818, el presente, empero, no estuvo exento de incidentes. Cuando cumplían dos días de navegación, en la tarde del 14 de enero, distantes 33 leguas de El Hierro, descubrieron una importante vía de agua, que hacía 41 pulgadas por hora. Luego de debatir primero entre los oficiales, y después con los marineros y el pasaje, lo que debía hacerse, se optó por unanimidad arribar al primer puerto para reparar la avería.<sup>17</sup> La fragata fondeó en la bahía de Santa Cruz de La Palma, haciendo agua ¡el dos de febrero! En la rada palmera no era posible efectuar la carena y tuvo que ir a Arrecife de Lanzarote, llevando a bordo los materiales necesarios: piezas de madera, brea y leña para cal.<sup>18</sup> Por fin, sin más contratiempos, zarpó para América en mayo siguiente.

No hay constancia de que la *Feliciano* emprendiese viaje a Ultramar en 1817. Es posible que el temor a los cruceros corsarios en aguas de Canarias detuviese su marcha. A su retorno de La Habana, a fines de diciembre de 1816, una carta de Miguel de Soto, comerciante y consignatario de los armadores de la fragata en Santa Cruz de Tenerife, ponía sobre aviso al capitán Fernández de la presencia en la zona de una goleta corsaria, a fin de que este tomase medidas para evitar una desgracia “que puede suceder”.<sup>19</sup> Todo indica que en 1817 la presencia de corsarios insurgentes en el triángulo formado por el golfo de Cádiz, las Azores y las Canarias se intensificó, y fueron constantes las noticias o los rumores de las acometidas corsarias en el archipiélago.<sup>20</sup> Pero esta presión no bajó en los años siguientes, antes al contrario; y similar panorama acontecía en el triángulo caribeño. Así las cosas, ¿por qué arriesgarse a navegar al Caribe en 1818? Porque era más fuerte la presión de la pobreza que impulsaba a los isleños a emigrar y también más fuerte la necesidad de las sociedades comerciales, por pura supervivencia, de proseguir sus viajes ultramarinos.<sup>21</sup>

El error de los armadores de la *Feliciano* estuvo en la demora en salir del puerto de Santa Cruz de La Palma. Sus colegas Manuel de Cáceres y Matías Méndez, dueños del bergantín *Gran Poder de Dios*, cumplían sus viajes anuales a Cuba y Puerto Rico durante el invierno y salían sin falta de la capital palmera en enero o febrero -incluso de 1817 a 1819-; este hecho, más que la ayuda divina que el nombre del barco invocaba, los salvó de caer su bergantín en las garras del corso insurgente. La mejor época para los cruceros corsarios abarcaba desde el final de la primavera hasta el inicio del otoño; además 1818 fue uno de los cinco años de caza sobresalientes,<sup>22</sup> y el de mayor presencia de corsarios de Buenos Aires en el Atlántico.<sup>23</sup> Así pues, la *Feliciano* se metía en un avispero en el peor momento. Consiguió sortearlo en el triángulo fatídico atlántico, más peligroso por el volumen de capturas que por la posición esquinada de La Palma en el mismo, pero cayó en el Caribe, donde el corso bonaerense era notablemente menor.<sup>24</sup> En la lista de más de trescientos barcos apresados que ofrece Gámez Duarte, al parecer muy corta por lo que se refiere a nuestro archipiélago,<sup>25</sup> de la decena de barcos salidos de los puertos canarios solo la fragata palmera sucumbió en América.<sup>26</sup>

Una avería retrasó la salida de la fragata para Ultramar en 1816, pero en 1818 no vemos otra razón para su partida en el mes de mayo que el lento trámite de habilitar al pasaje de las islas orientales. Es como si Batista y Fernández hubiesen dado prioridad al negocio exportador de emigrantes antes que la seguridad, fiándose demasiado quizá del feliz viaje que habían tenido dos años atrás. Proliferan las escrituras notariales relativas al embarque en la *Feliciano* hasta dos o tres meses, y aun semanas, anteriores a la fecha de salida del barco, en las cuales figuran una treintena de nombres de pasajeros.<sup>27</sup> Unas veces son ventas judiciales de bienes, otras veces poderes para administrar en ausencia del otorgante, pero predominan dos tipos: las licencias paternas para que sus hijos sin la edad legal puedan emigrar y las obligaciones de pasaje, que emplazaban al emigrante a efectuar el pago de los gastos de su viaje en los 20 ó 30 días siguientes a su llegada a La Habana, hipotecando sus propiedades en el terruño como garantía. Si el inmigrante no contaba con un familiar en destino que solventase la deuda en el plazo prefijado, tenía la opción de contratar sus servicios con algún agente privado, quien le adelantaba el dinero necesario para arreglar las cuentas con el capitán;<sup>28</sup> o convertir la partida de aguardiente y/o seda que llevaba consigo en dinero en efectivo cuanto antes. Por cierto que el precio del pasaje diferido para un varón adulto en la fragata palmera era de 45 pesos fuertes.

Ejemplos de licencias paternas: el de Juan Luis Calero, vecino de Los Llanos, al otorgarla a su hijo del mismo nombre para viajar en la *Feliciano* con destino La Habana, donde permanecería indefinidamente “a fin de solicitar mayores aumentos mediante los pocos

arbitrios que se hallan en ésta para subsistir”; el de Antonio de Brito López, de 18 años, que obtuvo permiso de su madre María López Pérez, viuda, natural de Barlovento, vecina de la capital, a fin de procurarse la subsistencia en Cuba para ambos durante siete años; también el de Domingo Triana Pérez, huérfano, 21 años, natural de Mazo, vecino de Breña Baja, cuyo hermano mayor, José, le daba licencia por el tiempo de su voluntad para mejorar de fortuna en la ciudad de La Habana. Ejemplos de obligaciones de pasaje, las gestiones de Domingo Figueroa, vecino de San Bartolomé en Lanzarote, a la manera de un subcontratista de los armadores palmeros ante sus convecinos en abril de 1818.<sup>29</sup>

El 23 de abril, Fernández, en calidad de capitán y maestre, y Batista, su fiador, otorgaban la acostumbrada escritura de obligación y fianza como acto previo a la salida de su barco para La Habana. Pero, como sabemos, aquel no sería un viaje corriente más.

#### *LOS DIARIOS DE LA ODISEA*

La fragata *Feliciana* -refiere Antonio Capote- zarpó de la rada de Santa Cruz de La Palma a las ocho y media de la mañana del primero de mayo de 1818. La travesía del Atlántico duró un mes, pero apenas merece algunas líneas en su relato; primero porque nada destacable sucedió; y segundo porque Capote rememora esta parte del viaje sin el auxilio de su diario, que ha perdido. Sí es interesante, para estudiar la vida cotidiana a bordo de los barcos ultramarinos, el modo en que tripulación y pasajeros entretenían el tiempo cuando los vientos flojos o las calmas lentificaban la navegación. Entonces

... principiamos a dar las 11 para dibertirnos siendo el primero el capn. de lo que cada uno tenía en su frasq<sup>a</sup> en términos que unos nos estimulabamos a los otros, algunas noches baylab. y cantabanos hasta medianoche, sin otra nobedad, tan solo alguna bela que solíamos ber...

El 30 de mayo, la *Feliciana* ancló en San Juan de Puerto Rico. La intención del capitán Fernández era salir pronto en convoy para La Habana, pero transcurrieron seis días sin dar con un barco que pudiera convoyar a la fragata. Al fin, llegó la goleta correo *Mariana* y Fernández, tras pasar a bordo, logró de su comandante el compromiso de dar ese servicio. Capote apunta que el capitán de la *Feliciana* quedó “muy tranquilo” con la solución; no así el propio cronista, quien pensó embarcar en una goleta americana que salía para la capital cubana (cuya nacionalidad ofrecía garantías de ser respetada por los corsarios insurgentes), cosa que algunos pasajeros de la fragata palmera sí hicieron. Y no se equivocaron al ser precavidos, pues Capote anota -casi podemos oír un profundo suspiro; no se olvide que el manuscrito es posterior a los hechos narrados- que quienes traspardaron a la goleta americana *sólo* sufrieron los contratiempos de haberse varado la embarcación y caerle encima un rayo.<sup>30</sup>

La *Feliciana* se hizo a la vela el 12 de junio a las cuatro de la tarde, teniendo por su proa a la goleta-correo. A las dos horas sobrevino una fuerte turbonada y cuando por fin aclaró... no se veía la goleta por parte alguna. Al día siguiente, navegando a la vista de la costa dominicana, Antonio Capote aún celebró su onomástica felizmente: “le di las 11 a toda la comitiva de la cámara”. Poco tiempo más tarde la pesadilla se desató:

... al ponerse el sol se hizo la descubierta y no hubo nobedad, a las 9 me acosté para salir de guardia a las 12 a cuya hora dispierto y enquentro la gran nobedad de que una goleta benía por nuestras aguas a tiro de fucil; no se noctaba en la Camara de la Fragata sino una gran consternacion, salgo arriba, a cuyo tiempo por la aleta de

estribor largaron una descarga de fucilería; pensaron algunos hacer fuego, y otros disen que no, a causa de los malos tratamientos que dan esta jente quando un buque hase fuego siendo incapas de defenderse; y que la oscuridad de la noche hase gigantes; a poco rrato pasa a barlovento a muy corta distancia y tira un cañonazo de metralla, pidiendo el bote, que cayó parte adentro y muy cerca de mi, que dio en la botabara, nos tardamos dudando echar el bote o no, y nos segunda otro tiro, haciendo instancia del bote, se puso la gabia en facha y se echó el bote, yendo en él el contra maestre y 4 marineros; dexan a los dichos a bordo y rregresa el bote con yngs. americanos armados de pistolas, sables y se lleban para abordo Capn. Piloto y la mayor parte de los marineros. Yo me quedé a bordo, ocultándome...

El diario de José Batista Abreu, que empieza desde la salida de Puerto Rico, nos ofrece una versión de los hechos más completa. El día 13 de junio, al ponerse el sol

... vajaron los topes que siempre teniamos arriva sin haver visto barco ni tierra; a las 10 de esta noche se avistó una vela demorandonos por medio del portalón, inmediatamente con el aucilio del Anteojo reconocimos ser una goleta que hiva en buelta del segundo cuadrante; sin embargo, sin perder tiempo arrivamos para separarnos mas de ella, pero como a los 10 minutos la vemos maniobrar sobre nosotros; ya no nos quedava duda que era corsario e hivamos a ser pricioneros; ya empiesan los suspiros y clamores de mugeres y pasajeros, y no tardó un quarto de hora en venirnos a la habla; nos dijo era un corsario yngles que no tuvieramos miedo que hecharamos el bote y fueramos a bordo, le dimos algunas disculpas a fin de no hechar el bote, se puso por ntra proa nos tiró tres cañonazos con vala que nos pasaba por entre los palos nos gritava arriaramos las gavias, y con el atropellamiento nos tardamos en hacerlo, pasó de buelta encontrada por ntro costado y nos dio una descarga cerrada de fucileria, crivó la botavara y algunas velas, pero en la gente no se notó nada, solo falta un hombre que no savemos si se fue al agua o lo mataron y cayó afuera, lo cierto es que nadie dá razón de él; echamos el bote con el contra maestre y dos marineros los que quedaron a bordo del corsario, bolbió el bote tripulado de aquella canalla armada y con depotismo propio de su carácter obligando a embarcar al capn y demas oficiales...

Ya no duda en llamar canalla pirata a sus captores. Y no se equivoca, pues se trata de la goleta *Viper* (*Víbora*: nombre pirático, atípico entre los corsarios legales), la cual se había equipado en Savannah -Georgia, Estados Unidos-, y cuyo capitán, de nombre M. Cameron, y gran parte de sus tripulantes eran de Norteamérica, con patente firmada por MacGregor e invalidada por tanto desde casi un año atrás.<sup>31</sup> Pero fingía ser corsario a fuerza de llevar patente y pabellón no autorizado de Buenos Aires, según T. S. Currier,<sup>32</sup> si bien su comportamiento -como se verá- tendía al pillaje, a no respetar a las mujeres en los barcos apresados y al abandono de los prisioneros en parajes inhóspitos, todo ello en flagrante contravención del reglamento de corso. A bordo de la *Viper* fue conducido José Batista en su calidad de segundo piloto, junto al capitán Fernández, el primer piloto Sosvilla,<sup>33</sup> su hermano Tomás Batista y “un pasajero de Tenerife llamado Torres”.

... abordo nos registraron en el Portalón y ya estaba aquella canalla en dos alas hasta la puerta de la camara armados de sable desnudo y pistolas; llegamos a la camara Capn Piloto y segundo quedandose los otros compañeros sobre cubierta, el pirata nos hizo varias preguntas y nos dijo que al siguiente dia nos soltaría con la Fragata despues que huviese rovado un poco, quedamos en la camara los tres y el capn pirata

fue avordo de la Fragata y fue mandando a bordo del corsario a toda la mas de la tripulacion de la fragata entre ellos a Buenamuerte;<sup>34</sup> mientras estuvimos solos en la camara estavamos con el mayor sobresalto sin saber que gente sería aquella; la custodia que teniamos en la camara era un mulaton de Curasado que hablava español este nos dijo todos eran americanos y solo havia un español y dos franceses; toda aquella mala gente no hacian otra cosa que pedir al mulato frascos de rom a cada instante; sería la una cuando vino el capitán pirata de a bordo de la fragata, vajo a la camara, puso rom en los vasos, vevió y nos hiso beber y luego salió dejandonos solos con el mulato a quien pregunté adonde iva la proa y me dijo que al Nordeste, lo que nos melancolisó; serían las tres trajeron a la camara a Buenamuerte y pasamos la noche en la mayor tristeza.

Amaneció el 14 de junio a bordo de la *Viper*. A los prisioneros de la cámara no los dejaban subir a cubierta sino de uno en uno; y el primero en hacerlo vio que parte de los marineros de la fragata estaban atados a una cadena sobre cubierta y supo que los demás se hallaban en la bodega. El capitán pirata -así lo llama Batista- dijo a los oficiales de la *Feliciana* que su primera idea fue abandonarlos en la Margarita, pero que ahora optaba por la costa de Santo Domingo. En atención a las mujeres y niños de la fragata, y sabido de lo inhóspito de tal sitio, los cautivos “le suplicavamos por Dios no hiciera tal, que se compadeciera de tantos inocentes”. Sin embargo, a la tarde del día siguiente, Cameron mandó ceñir para tierra, atracar en Cabo Francés (Santo Domingo) y echar allí a toda la tripulación, a excepción

... del contraamaestre Manuel Tronco y Liandro Rosa que por muchos ruegos nos concedió se quedasen abordo para que los hechase con nosotros a donde nos tocase la suerte, que según comprendiamos sus designios eran echarnos a todos en la ysla Tortuga, de lo que desistió por las muchas reflexiones que con lágrimas le hacíamos manifestandole hivan a pereser tantos niños, con lo que conseguimos nos diese la palabra de hecharnos en guantanamo 20 leguas a barlovento de Cuba, cuya promesa no nos tranquilisava.

Mientras tanto, a bordo de la *Feliciana*, Antonio Capote vivía su propia aventura. Observaba con discreción, el día 14, durante breves subidas a la cubierta, que la fragata estaba custodiada por ocho “insurgentes”; que habían colocado obuses a popa, vueltos hacia proa, con las mechas encendidas; que la goleta “cosaria” (utiliza este vocablo)<sup>35</sup> tenía dos cañones de a ocho y una tripulación de 35 ó 40 hombres. Vio, asimismo, echar a parte de los marineros de la fragata en una playa a sotavento de Cabo Francés. El día 15 no salió de la cámara porque temía ser trasbordado a la goleta; pero notó esa noche que los captores a bordo bajaban al rancho donde estaban las mujeres, y “a una le dio un mal de corason por cuyo motibo mandé poner un farol en el rrancho, este fue motibo p<sup>a</sup> odiarme los ynsurgentes”. Al día siguiente, por la mañana, Capote asomó por cubierta y fue prendido y llevado a la goleta, junto con Francisco Cabrera, un marinero que viajaba en la fragata como pasajero.<sup>36</sup> El cronista relata así la tensa escena que vivió a bordo:

... llegamos a bordo del cosario, y nos rreciben el capn y oficiales del ynsurgte armados de pistolas, me quitaron los sapatos y me ban rregistrando con mucha prolijidad, me enquentran unas onsas que tenía en el cuerpo, quieren cortar el pañuelo con que estan atadas, con un puñal, yo quiero desatarlas no me fueran abrir alguna porta en la barriga, no me dan lugar me amenasan, yo sumiendo la barriga para dentro hubieron de cortar el pañuelo, seguidamente me enquentran la cartera con los papeles, el rosarito del cuello me lo quitan tambien, traen una cadena y me la



pegan al pie mancornado con el dicho D. Francisco al uso de presidiario, y nos meten en la bodega, atada la cadena con un candado, al pie de canero, le pregunto con cierta incomodidad al que me estaba atando, y me pone una pistola al pecho, en este momento me llené de terror al considerarme en semejante situación entre piratas, permanecí el resto del día y la noche con mucho sobresalto, siendo mi cama una pipa de la aguada, no dormía sino algunos letargos sudando sudores de muerte.

Los días 17 al 19 de junio fueron penosos para Capote. Permaneció atado todo el tiempo en la bodega, incómodo y hambriento, pues el negro que hacía de carcelero tenía orden de darles solo pan y agua, “y fue tan perro que ni eso nos daba” (sus captores los castigaban por esconderse tras el apresamiento de la fragata). El cierre de la escotilla, de noche, convertía a la bodega en un horno insoportable; de día, a través de aquella podía ver a los que pasaban por su lado y a veces recibía algún alimento y agua. En el tercer día, logró observar a sus compañeros de cautiverio:

Serían las dos de la tarde se acercó Dn Josef Migl Fernandez, con una cara muy aflijida, al fogon a ensender un tabaco, le hice señas hiciera algo por mí, seguidamente bí a Pepe Batista con un semblante languido y solo miraba al suelo, Sosbilla parecía un Astrólogo mirando los astros, en estos terminos pasé el resto del día, mirando los senblantes de todos, y la noche como siempre.

El día 20, merced al ruego de Fernández, el capitán pirata mandó liberar y subir a cubierta a Capote, quien, al mediodía, pudo comer carne sancochada y galleta. La goleta costeaba Cuba a la vista de la Punta Maisí, con muy poco viento, de modo que Cameron aprovechó para llevar a tierra en un pequeño bote a los hermanos Batista, Buenamuerte y los marineros Manuel *Tronco* y Leandro Rosa,<sup>37</sup> a quienes echó en el paraje llamado “Las barrancas del Corsario”, a seis leguas a sotavento de Punta Maisí; no dejándoles comida, sino tan solo un fusil con pólvora y balas. Nada más regresar el bote, el capitán Cameron pasó a la fragata y al poco rato, en el bote de la misma, diez de sus pasajeros salieron hacia tierra, dos leguas a barlovento de los primeros, “solo con lo embergado y nada que comer”. Eran “un oficial de marina, Pedro José, su hijo, Sáseta,<sup>38</sup> Salazar,<sup>39</sup> Cavezola, Figueroa,<sup>40</sup> Lopez, Antonio Francisco y el moso del custodio”. La intención del capitán era soltar allí a todos los cautivos, pero las calmas y las corrientes alejaban las embarcaciones de la costa cubana.

El capitán M. Cameron no parecía un mal tipo. Trataba de comportarse como un corsario pese a saber que carecía de papeles en regla, como comprobaremos. Pero su posición era difícil frente a una tripulación que distaba de asumir compromiso alguno con la causa de la emancipación hispanoamericana -¿lo tenía el capitán?-, y que tendían a ser simples ladrones del mar. Los motines a bordo de las goletas de gavias corsarias de procedencia norteamericana eran moneda corriente entonces. No se libraba de ellos ni el capitán de más temple y mano dura. Cameron se mostraba dubitativo ante sus hombres y atendía a los ruegos de los oficiales prisioneros, lo que no era interpretado como signo de humanidad, sino de debilidad. Nuestro cronista Capote, una vez a bordo de la *Viper*, observó que “no había subordinación ninguna, estaban en dos partidos, el mas infimo marinero no respeta al capitán”. Tras frustrarse de momento el desembarco del pasaje de la fragata, ocurrió un amotinamiento que hizo peligrar la integridad física de todos, captores y cautivos:

... desde las 8 de la noche era tanto lo que peleaban unos con otros, que parecía una ginea,<sup>41</sup> le tiró el segundo al capitán un pistoletazo, y no le salió el tiro, por lo que botó la pistola al agua, luego pucieron preso al capn, se armaron todos de sables y

pistolas, mechas ensendidas que querían batirse la fragata con la goleta, parecía una Noche de Juicio, de media noche para el día me quedé como aletargado, y despierto a los grandes golpes que se daban la goleta y la fragata que se habían embestido de cuyas rresultas le metió la obra muerta para dentro, le abrió la mayor de arriba abajo y le rompió el cangrejo a la goleta; la fragata solo tubo la abería del botalon del foque, ¿qual estaría mi corazon al considerarme en la bodega, y aguardando quando se pasaba por ojo la goleta? el no haberse ido fue porque no había mucha mar, estuvieron como 2 horas cortando y desatracando hasta que safaron, dí infinitas gracias a Dios que permitió que no nos ahogáramos como cochinos.

La situación se calmó, y parece también que Cameron recuperó su mando, cuando a la mañana siguiente se toparon con una balandra inglesa en ruta de Baracoa a Jamaica. Su capitán, a cambio de 300 pesos, un cajón de obra y algunas ropas, todo saqueado de la *Feliciana*, aceptó trasbordar a los pasajeros de la fragata para soltarlos en la costa de Cuba. La operación se prolongó de las cinco de la tarde a las diez de la noche, pues los cautivos eran desvalijados antes de salir de la fragata. Solo quedaron en la embarcación palmera unas veinte personas al no haber más gente en la balandra. Al amanecer del 22 de junio, no obstante, el capitán Fernández, el piloto Sosvilla y el contramaestre fueron conducidos al buque inglés; no así Capote, pese a suplicar mucho por miedo a quedarse solo “con semejante canalla”. A las diez de la mañana la balandra se marchó; pero antes de perderse en el horizonte, surgió un bergantín que venía de tierra, el cual sobresaltó a los hombres de la goleta. Creían estos que podía tratarse de un corsario español, así que se dieron prisa en sacar de la fragata diversos baúles de mercancía robada, abandonar la presa, ceñir al viento y llevar la *Viper* dos millas a barlovento a esperar acontecimientos.

Lo que les venía encima era un corsario norteamericano, el bergantín *General San Martín*, con bandera albiceleste de Buenos Aires, armado de 18 cañones y una dotación de 140 hombres al mando de William J. Stafford, quien se hacía llamar entonces por su nombre castellanizado, José Guillermo Estifano.<sup>42</sup> El corsario represó la fragata palmera a las cuatro y media de la tarde, y capturó después la goleta *Viper*. El temor de Cameron y su gente se había tornado en prematuro regocijo, luego de corresponder a la bandera del bergantín con la de MacGregor, blanca con cruz verde (la Cruz Verde de Florida):

... arribó la goleta sobre el bergantín, pasó el bote del bergantín a la goleta, y empesaron a trasbordar la tripulación de la goleta al bergantín por lo que nocté que el bergantín apresaba a la goleta y rrepresaba la fragata; a las 7 ½ habían ya trasbordado toda la jente, me llamó a popa el segundo del bergantín<sup>43</sup> y me preguntó si yo era español y que adonde tenía mi equipaje, le rrespondí que todo me habían rrobado, me dijo que si sabía quien, le rrespondí que lo ignoraba, que todo había quedado a bordo de la fragata y que los oficiales del cosario me habían rrobado hasta el rosario y lo mas sensible era una cartera, me dijo que aguardara hasta el otro día haber si encontraba algo mío, con esta esperanza permanesí tranquilo hasta las 8 que bino otro oficial y me mandó para a bordo del bergantín, llegue abordo con mucho trabajo por ser de noche y estar el bote lleno de agua, y mucha marejada, llegué abordo y me siento ensima de un cañón, se me aserca un oficial francés y me hiso barias preguntas, y me dijo que hacían presa aquella goleta porque era pirata y que sin duda sería haorcado el capn.

Puede apreciarse la diferencia de trato dispensado a Capote por la oficialidad del *General San Martín* con respecto a su experiencia en la goleta *Viper*. Esa misma noche, nuestro cronista fue llevado a una goleta danesa (sueca, según Currier), que el corsario había detenido por la tarde (presa de la *Viper*, para Currier),<sup>44</sup> la cual conducía pasajeros franceses de Puerto Príncipe a Cuba, y cuyo capitán puso rumbo a la costa cubana.

La balandra inglesa también fue interceptada por el *General San Martín*, si bien lo justo para imponerse de su situación de barco albergue de prisioneros, y la dejó ir. Pocas horas más tarde, a la vista del extremo oriental de Cuba, el capitán Fernández, Sosvilla y demás oficiales isleños a bordo del buque inglés captaron dos hogueras en tierra, señales de sus compañeros abandonados días atrás en Punta Maisí. Convencieron al capitán de la balandra, tras ofrecerle 120 duros, de ceñir para tierra y echar el bote en su busca. Allí partieron el capitán inglés con tres de sus marineros y Pepe Brito en representación de la tripulación de la *Feliciana*, y volvieron a las diez de la noche con cinco robinsones: los hermanos Batista, Manuel Buenamuerte, Manuel *Tronco* y Leandro Rosa. Nada se sabía de los diez pasajeros abandonados a varios kilómetros de aquel lugar. El reencuentro fue lógicamente felicísimo; los unos y los otros narrando sus respectivas peripecias.

José Batista dedica buena parte de su diario a contar la aventura robinsoniana en Punta Maisí. Fueron desembarcados en una playa llamada La Caleta, junto a una cueva grande que tenía signos de haber sido habitada en otro tiempo por pescadores. En vano aguardaron la llegada de más compañeros -en sendas descubiertas verificaron el mismo día que los barcos se habían ido- e inútilmente buscaron a otros seres humanos en tales parajes. Enseguida el problema principal fue el de la comida, pues carecían de víveres; solo les dejaron un fusil y munición para cazar. Abatieron y asaron algunos “burgances” de buen tamaño y antes que oscureciera “recojimos leña suficiente para conservar una candelada toda la noche para inteligencia de los barcos o auyentar algún negro simarron que nos pudiera sorprehender”. Al día siguiente, llevados por la necesidad, dejaron un mensaje en la playa por si quizá aparecían sus compañeros, escrito con carbón sobre una cáscara de palma, y partieron hacia un punto como dos leguas a sotavento, que estaría habitado según sus captores. Avanzaban a duras penas por un monte cerrado de zarzas y espinos, bebiendo de los arroyos y comiendo *burgances*, pero sin alejarse de la marina. Ya casi desesperados de no encontrar huellas de seres humanos, vieron una vereda, apenas reconocible, al final de la cual salieron a un hermoso valle, que estaba recorrido por un arroyo al que bautizaron Consolación. Descubrieron algunos terneros, cochinos y caballos asilvestrados, sin lograr darles caza; asimismo los restos ruinosos de un corral, pero por más voces que dieron ninguna persona vivía en aquellos contornos. Pasaron la noche bajo un árbol enorme con las barrigas semivacías -únicamente tres pequeñas aves fueron toda su cena- y calados hasta los huesos por una tormenta de madrugada. La luz de la mañana los animó a proseguir la marcha y durante gran parte del día buscaron sin éxito una senda que les permitiera continuar hacia el interior o marina adelante. Al final de la jornada volvieron al punto de partida, a donde llegaron exhaustos, abatidos y con sus ropas y calzados hechos trizas. Así, tumbados en la playa, tan solo con fuerzas para mantener dos hogueras encendidas, esa misma noche los encontró el capitán inglés.

Con Batista y sus cuatro compañeros a bordo, la balandra costeaba la isla de Cuba en dirección a Guantánamo, aunque ningún canario deseaba ser desembarcado en lugar tan desolado. Nuestro cronista refiere entonces el trato cruel que el capitán inglés daba a sus huéspedes, al punto que estos pensaron seriamente en amotinarse:

... era de peores intenciones que el pirata pues no era nada humano ni aun para los inocentes ni mugeres que sin sesar lloraban de hambre y sed llegando al extremo de tomar agua salada pues los cortos viveres que nos dio el corsario los habia ocultado para sí, pues no pasaba momento que no se proyectase lebandarse contra el con el objeto de saciar la hambre y sed de los inocentes y obligarle nos condujese al pto. de Cuva, pero la consideracion de que en iguales casos siempre se comete algun desorden y la de que si nos cojia otro corsario podia sernos de peores consecuencias nos reprimimos y sufrimos con resignacion los trabajos.

A la mañana siguiente, a barlovento de Guantánamo, la balandra fue abordada por un bergantín-goleta corsario, armado de dos cañones en colisa y cuatro carronadas, y 70 hombres (Batista no dice su nombre ni qué pabellón enarbolaba). El corsario los dejó en paz una vez tomó nota de su situación y se lanzó en persecución de una goleta que había avistado. Acto seguido el capitán inglés fue a tierra a hacer la aguada, y con él algunos pasajeros de la *Feliciana* llevando al efecto sus zurroneos, de modo que aquel día se pudo saciar la sed. Por la tarde, el barco pasó de largo frente a Guantánamo sin advertirlo el capitán, aunque sí los oficiales isleños y el práctico de a bordo, que era español y echaba una mano a sus paisanos fingiendo despiste. Al otro día no pudo evitar la reprimenda de su comandante al enterarse, cuyo enfado lo llevó a fondear en Juragua Grande, a cosa de seis leguas de distancia de Santiago de Cuba,<sup>45</sup> y soltar allí a todos sus *huéspedes*, no sin retenerlo estos en tierra hasta que se aviniese a dejar también los víveres necesarios. El diario de José Batista Abreu llega a su fin con el agasajo y la gran comida que les ofrece en su casa el capitán de aquel partido.

Mientras esto sucedía, dejábamos a Antonio Capote en la goleta escandinava a no mucha distancia de sus compañeros. Tan es así que en su primer día a bordo -el 23 de junio-, tratando la tripulación de llegar al puerto de Guaytiquiní, veinte leguas al norte de Guantánamo, para procurarse alimentos de que carecían, les encimó probablemente el mismo bergantín-goleta corsario que abordó a la balandra inglesa, pero con métodos más expeditivos en esta ocasión:

... nos alumb<sup>a</sup> con un cañonazo, y seguidamente dos mas, como calibre de a 18, de colisa, y como no aguardamos nos echa un esquife, nosotros a bela y a remo entramos en el Puerto, entra el esquife tambien y enpiesa a tirarnos fucilasos, llega abordo el dicho bote, dando planasos a quantos enquentra por delante, lo que benían eran negros briganes de St<sup>o</sup> Domingo, se fueron y fuimos al jato a comprar algo que comer, efectivamente trajemos platanos y tasajo, el jacto distaba una legua de la playa, hisimos agua y ya listos para dar a la bela, bemos por ensima del monte los juanetes del cosario, y fondease al lado de nosotros, prohibiendo que no saliesemos hasta que no hiciera carne agua y leña, pasamos la noche en la st<sup>a</sup> cubierta, sin tener nada para abrigo del agua y sereno de cuyas rresultas me dio un gran constipado.

La siguiente jornada, día de San Juan, fue especialmente evocadora para Capote: “Me estoy acordando mucho de La Palma mi patria”, pues no había otra novedad “que estar detenidos por el bergantín goleta, la fuerza de este son 2 cañones de colisa, uno de a 18 y otro de a 12 y 4 de a 6 y como 70 hombres la mayor parte negros”. El 25 de junio continuaron inmovilizados por el corsario; la mayoría de su tripulación estaba en tierra, unos matando reses a balazos, otros haciendo acopio de agua y leña; “y nosotros asando plátanos porque no hay otra cosa” -se lamentaba Capote-, toda vez que a la petición de víveres que hicieron por la tarde a sus captores, gente con malas pulgas, su jefe “nos ofreció un saco de metralla”. Por fin, al amanecer del 26, tuvieron permiso para zarpar y con buen viento entraron por “el morro de Cuba” (Santiago de Cuba) al caer de la tarde; nuestro cronista respiró entonces

aliviado: “Di gracias a Dios por considerarme seguro”. Luego de bogar gran parte de la noche hasta el muelle, distante cuatro o cinco millas del morro, dieron fondo el 27 de junio de 1818.

No acaban aquí las aventuras de Antonio Capote. Tras fondear la goleta en aquella capital pudo abrazar a varios de sus compañeros de odisea: José Miguel Fernández, los hermanos Batista, Sosvilla y otros, quienes lo invitaron a compartir con ellos un cuartito modesto y el dinero que un paisano les había franqueado para comer y vestir. Capote no se atrevía a andar por la calle “por no estar en porte de eso” y pasaba los días sin apenas novedad: “He bisto al capitan que fue del Perro<sup>46</sup> -anota el 30 de junio-, con una barriga como un tonel de carbon de piedra”; y al siguiente día observa a algunos pasajeros de la *Feliciana* “aboyados por las calles”. El grupo se preparaba para viajar a la localidad de Bayamo, a 33 leguas de allí, reuniendo provisiones y contratando las caballerías.

En el amanecer del 6 de julio iniciaron su viaje por tierra, que Capote comienza a relatar con términos propios de una navegación por mar:

... sarpamos de Cuba, y llegamos al Cobre, 5 leguas a las 11 ½ arribamos a una taberna, yo suplique a la comitiba, fueros a dar gracias a N. S. del Cobre, que se lo abía prometido, fuimos y dimos gracias a N. S. a las 12 ½ bolbimos a montar, a las 5 ½ llegamos a un yngenio, en donde pusimos a descansar los caballos y pasar nosotros la noche...

La tarde del día 8 llegaron a Bayamo y se hospedaron en la casa de una mulata. A la mañana siguiente, aunque molidos, “dimos algunas bueltas por el pueblo, tiene una bista muy agradable, muy dilatado, buenas calles pero poco que comer y caro”. Durante una semana no se movieron de allí: por el día solían ir a bañarse y lavar la ropa en el río; de noche venía “un mulato ciego que nos tocaba y cantaba mucho”. Se encontraron asimismo con José Inocencio Ávila, con quien José Miguel Fernández debía despachar un asunto de herencia en La Palma, por propio interés y por encargo.<sup>47</sup> Su objetivo no era otro, mientras tanto, que llegar a La Habana, para lo cual sopesaban si viajar por tierra, idea desechada pronto al informárseles de las muchas dificultades que encontrarían en el largo camino, o por mar. Decidieron fletar “una balandrita en 300 pesos que parese una maseta de aforrar” con rumbo a Batabanó.

Primero fue una navegación fluvial, bajando por un río caudaloso más de treinta leguas hasta alcanzar el mar. El balandro zarpó de Embarcadero de Cauto el 18 de julio, bogando por turnos sin parar durante tres días, y luego otro día sorteando cayos y bajos. Al fin, el 23, se hicieron a la vela, con tan mala suerte que aquella tarde avistaron por la proa un místico con apariencia de corsario, el cual

... nos abordó inmediatamente y nos pasó a su bordo para rrobar con mas franquesa los bíberes y la poca rropa que hisimos en Cuba, inmediatamente nos encierran en la bodega, era tanto el calor que Manuel Buenamuerte se insultó...

Así las cosas, se desató un tiempo huracanado por el sureste, que estuvo a punto de provocar la zozobra general (el místico llevaba apresadas otras cuatro embarcaciones de pequeño tamaño); pero en este infierno el diablo, como dice la canción del poeta Sabina, fue y se puso de parte de los prisioneros palmeros:

... una de ellas sosobró, otra se fue a la costa, el Balandro nuestro se le rrompió la popa contra del Místico, pasamos 2 horas muy amargas en la bodega, solo nos

consolaba, y aun abrir un poco la escotilla, un palmero llamado Jaro, espitalero que crio la madre de María Manuela abuela de ese mozo que llaman Pipí, y aun le debemos el que nos soltara y que nos dieran un cayuco, una ancla y un calabrote que nos habían quitado, a las 7 nos trasbordaron y dormimos aquella noche, aunque bajo sus ordenes, a bordo de nuestro buque.

A la mañana siguiente, el corsario les permitió marcharse. Pero dos días después otro sobresalto: en la tarde del 26 avistaron por la proa una goleta que orzaba todo lo que le daba el viento. El balandro no intentó escapar, pues ni siquiera quedaban víveres que pudieran robar. La presa fue obligada a situarse al costado del corsario y su patrón conducido a bordo. Se avecinó una noche de incertidumbre y espanto meteorológico, la tormenta eléctrica más violenta y aparatosa que Capote había visto en su vida; no daba tregua, “parecía se abrasaba el mundo; yo, el contra maestre y Cabrera estábamos con un acha para cortar el palo en caso necesario... quiso Dios que todo se bolbió aparato, lo que me causó bastante gusto”. Y mayor gusto cuando supo por la mañana que la goleta era un corsario español -de nombre *Pelican*-, armada con un cañón en colisa de bronce de a 12 y cuatro de a 8, y dotación de unos 70 hombres, quienes se mostraron corteses y obsequiosos, notando Capote que seguían “el sistema de dar buen trato a los españoles y sí estropear a los ynsurgentes americanos, así lo permita Dios amen”.<sup>48</sup>

De nuevo en libertad para navegar, arribaron a Trinidad en la mañana del día 29; alquilaron caballos en el muelle para cubrir las cuatro millas de distancia hasta el pueblo y entraron en él felizmente: “Yo parecía un ranchero y Sosbilla se parecía a D. Quijote”. Allí fueron informados, en la comandancia de marina, acerca de una goleta desconocida que habían observado con temor de ser atacados en su última singladura; era un corsario armado en aquella localidad, tripulado por 95 hombres, para tomar a la *Pelican*, pues al parecer atacaba indebidamente a los mercantes estadounidenses, si bien Capote se ponía de su parte: “... había saqueado a unos americanos y los había estropeado fuertemente, yo me alegré mucho, porque todo nuestro daño nos viene de los americanos, porque es donde salen todos los corsarios”.

En la casa de unas francesas les dieron buen hospedaje hasta que se hicieron a la vela de nuevo, el 31 de julio. Pero tuvieron que arribar de inmediato “por causa de una goleta que estaba a sotabento, haciendo fuego”. Merced a este retraso, fue posible su reencuentro con los marineros de la *Feliciana* abandonados en Cabo Francés: “A las 7 de la noche entró una goletilla en donde benían todos los que habían echado en la costa de Sto. Domingo, solo faltaba uno que había muerto, estuvieron contando sus abenturas hasta media noche”. Capote, por desgracia, no las trasladó al papel.

El balandro salió el primero de agosto sin novedad y dos días después fondeó en el surgidero de Batabanó, cerca de la casa de Capote, por cuya razón “fui a tierra, con mi baul al hombro que era una jaba de a medio, besé la tierra, di gracias a Dios”. Al día siguiente llegaron los caballos y partieron hacia el pueblo por un camino “peor que del Purgatorio al Infierno”. Luego de un incidente con la guardia de “la puerta de tierra” al no ser reconocido, Capote concluye su diario en la mañana del cinco de agosto de 1818:

... llegué a la ave María a mi casa a Dios las gracias, toda la gente estaba todavía durmiendo. Sucintamente son estos los acontecimientos de este presente viaje, sin exageraciones, antes por la inbersa.

## EPÍLOGO

¿Qué fue de los barcos y actores protagonistas de esta historia? De algunos nada hemos podido averiguar, casos del cronista Antonio Capote y del pirata Cameron (este último ¿fue ahorcado como vaticinó a Capote el oficial del corsario que lo capturó?). De otros, en cambio, tenemos noticias de su suerte posterior a los hechos aquí descritos.

El corsario *General San Martín* dirigió a la *Feliciano* a Puerto Príncipe, a donde llegó el 25 de junio, con intención de arreglar allí la admisión de su presa. Hay fundadas sospechas de que Estéfano convino de antemano con el gobierno de la República del Sur de Haití, recién presidida por Jean Pierre Boyer tras la muerte de su antecesor Pétion, la confiscación de sus presas como la fórmula más cómoda para convertirlas en dinero. La fragata palmera se valoraba en más de 60.000 dólares, pero Estéfano vendió el barco por un tercio de aquella cantidad, aunque al parecer sólo recibió cinco mil dólares. Días más tarde, el 9 de julio, a resguardo del viento en la isla de Vache, la *Feliciano* fue capturada por cuatro barcos armados -la exigua armada haitiana a todas luces-, que la condujeron a la capital para ser adjudicada.<sup>49</sup> Se completaba así la apariencia de confiscación, de tal manera que, de repetirse lo que ocurría a las presas de los corsarios con el viejo Pétion, el barco isleño bien pudo acabar engrosando la flota de Haití con otro nombre.

Las maniobras del capitán Estéfano contaban probablemente con la connivencia de sus armadores, pero su tripulación parecía quedar al margen, si bien no ignoraban tales tejemanejes. Que la marinería se sintiese engañada era suficiente motivo para producirse el amotinamiento. El 4 de agosto de 1818, de nuevo en Puerto Príncipe por negocios del capitán, con Estéfano ausente en tierra, estalló un motín a bordo. Expulsada del barco la oficialidad, los demás tripulantes dirigieron al *General San Martín* a Savannah, puerto de origen del último crucero, con intención de convencer a las autoridades de la rectitud de su proceder. Acusaron a su capitán de negociar con el gobierno haitiano la captura y venta del barco corsario, de prolongar el crucero mucho más de lo autorizado, de tener tratos con comerciantes cubanos para respetar sus barcos en alta mar, de disponer de las presas a su antojo a espaldas de sus empresarios e incluso de traerse a bordo a una mujer del pasaje de la *Feliciano* para fornicar con ella por las noches.<sup>50</sup> De ser cierto todo esto, Estéfano habría cruzado la delgada línea que separaba al corsario del pirata. Currier, sin embargo, lo pone en duda, pues los amotinados pedían también un fuerte rescate por el barco a sus armadores. La amenaza de la fuerza armada acabó sometiendo a los rebeldes y el juicio posterior al capitán y empresarios del barco no tuvo consecuencias para estos. El navío fue vendido y Stafford continuó en el corso bajo otras banderas.<sup>51</sup>

Tan pronto como la goleta *Viper* se separó del bergantín *General San Martín*, con capitán y dotación de presa a bordo, la tripulación se amotinó contra su comandante y lo forzó a llevar el barco a los Estados Unidos. Probablemente la goleta transportaba en su bodega gran parte de la carga de la *Feliciano*, consistente en aguardiente, vino y seda, y por tanto era una golosa tentación para unos hombres que sin la presencia de Estéfano se entregaban sin freno al alcohol y la piratería. Una vez en las costas de su país, primero introdujeron de contrabando las mercancías más valiosas, luego hundieron el barco a la altura de St. Andero Sound (Georgia) y finalmente pusieron pies en polvorosa.<sup>52</sup>

José Miguel Fernández regresó a La Palma en enero de 1819. Continuó por algún tiempo con su suegro en los almacenes del muelle, donde podían comprarse suministros para la habilitación de barcos a Ultramar. Pero los golpes de infortunio no abandonaban a la familia, toda vez que a las pérdidas de buques por apresamiento durante las guerras con los ingleses y los franceses, se sumaban las de los corsarios americanos; no solo la *Feliciana*, también otro barco de Félix Batista del tráfico interinsular capturado en 1826. La muerte de don Félix en enero de 1830, a la edad de 73 años, puso fin asimismo a los negocios ultramarinos de don José Miguel. Pero no fue una ruina completa, pues si bien tuvieron que vender bienes raíces de la empresa comercial para saldar deudas, casi todos aquellos fuera de la capital -incluidos los que poseían en las islas orientales-, pudieron al fin dejar a sus descendientes un patrimonio valorado en más de sesenta mil pesetas. Después del desastre del 18, Fernández pasó de lobo de mar a lince de la política y de la administración de bienes en su tierra. Fue prohombre del grupo liberal palmero durante el Trienio, junto a su suegro, y ambos llegaron a ediles en el Ayuntamiento capitalino. Desde el final del absolutismo, formó parte con sus cuñados de la llamada Casa Batista, cuyo clan familiar mandó largamente en Santa Cruz de La Palma y lo aupó a la alcaldía progresista de la ciudad en dos ocasiones: 1836 y 1843. Presidió la Junta Gubernativa insular de 1840, desempeñó el cargo de mayordomo de los establecimientos benéficos de la capital y, casi hasta su muerte, el 24 de febrero de 1847, el de tesorero del Pósito.<sup>53</sup>

No tenemos constancia de que José Batista Abreu tripulase un barco después de su dura experiencia en el último viaje de la *Feliciana*, pero sí realizó algunas ambiciosas empresas comerciales de Ultramar, pues se conocen al menos dos a finales de la década de 1820. En 1828, con su cuñado Fernández, hubo cierta expedición de América en la fragata americana *Isidro* (o *Isidra*), comandada por Ezra Drew; o sea, la estrategia de traer un cargamento propio en un navío del que no habrían de sospechar los corsarios, y que dio buen fruto. Y en calidad de propietario de la fragata *Amistad*, en sociedad con Manuel Buenamuerte, Dionisio Carrillo Méndez, José García Pérez y Francisco Toledo, rindió varios viajes a América entre 1828 y 1831, mas la compañía acabó pronto en los tribunales porque Batista y Buenamuerte no se entendían en el reparto de los beneficios. Llevó después sus ganancias comerciales al matrimonio con Josefa Carrillo Ginory para invertir las en buena medida en la compra de bienes rústicos. Cambió completamente los negocios ultramarinos por la vida de hacendado, que mantuvo hasta el final, efectuando muchas reformas en sus más preciadas fincas de San Andrés y Sauces para dedicarlas a la cochinilla. Al no tener sucesión, hizo testamento en favor de sus sobrinos en 1876.<sup>54</sup>



## APÉNDICE DOCUMENTAL

Carta de Francisco González Márquez a María Cordovez Fernández de Paz, su mujer, vecina de Santa Cruz de La Palma; La Habana, 3 de mayo de 1817.\*

Mi mas estimada esposa despues de quedar rogando a Dios te concerbe la perfecta salud, que para mi deseo en compañia de nuestra querida hija, y todos los nuestros, pongo la mia a tus ordenes que al presente es buena para que mandes en que serbirte que lo haré como me corre de obligacion.

Maria esta se dirige a noticiarte de mi salud, y a decirte como recivi tu carta con fecha de dos de Marzo con la que tube mucho gusto, en ber, que gosabas de salud en compañia de nuestra querida hija, y asi mismo, me sirbió de grande pena, en saber la muerte de mi estimada Madre que me dio el ser que tengo despues de Dios pero de Dios se cumpla su voluntad, que es deuda que todos hemos de pagar, y no la puede pagar uno por otro; asi mismo beo lo que abisas en mi hida para yslas, que dices, me esperan en Don Matheo Salazar, o en Don Mathias Mendes, y que de no ser asi te bienes sin que te lo estorbe nadie; yo es imposible el irme en ninguno de los dos por que los medios que Dios me ha dado los tengo en pleyto sin experansa de cogerlos, y asi sin difinir el pleyto, y saver si tengo derecho a cobrarlos, onó no me puedo ir aun que quiera por que no puedo dejar mi trabajo que tanto me ha costado sin tener derecho a que me lo quiten. Yo tengo siempre determinacion de ir a cumplir con mi obligacion sino muero y Vmd. me abisa con mucho rigor que se viene si yo no me boy. Yo le he puesto ya presente anteriormente que no se bengas por todos los intereses de la Havana, per[o] si te determinares abenir y binieres te recibiré con la estimacion que me corresponde recibirte, pero te hago presente, que el riesgo de la Mar, es muy grande que no es ir abuscar leña a la chamusquinita rabona, por que hay mil trescientas leguas de Mar y muchos los riesgos por que es señalado el Barco que viene de esas Europas, que no los cojan los ynsurgentes, y si Vmd. se determina abenir me será dolor que me llebara ala tierra que te suceda una cosa de igual naturaleza, y digas, que es por mi causa, pero si por acaso estás resuelta abenirte vende todo lo que hubiere que se conosca ser nuestro, y busca un sugeto formal que se haga cargo de cuidarte por la Mar; y no pienses que por que te abiso esto es para que te vengas sino que hagas tu gusto; ya te tengo referido a todo lo que te opones en el ries[go] de la Mar, si acaso te determinares abenir a nuestro compadre Blas Hernandez, que te lo emplee en Aguardiente que yo pagaré aquí los fletes de tu persona y todos trastes; así mismo me trairas los apuntes de lo que importare nuestros bienes con distincion los tuyos, y los míos; y no cansando mas tu atencion en explicarte esto que tu, a tu gusto recibiras de nuestro primo Pedro Hernandez dies pesos fuertes libres, y perdona que no te puedo mandar mas por el mucho riesgo, que hay en estas costas, y no quiero arriesgar mas sin que yo me baya, o tu bengas, y no ofreciendose otra cosa que hacerte presente, me darás muchas expreciones tu Padre y mío, a nuestros hermanos, parientes, vecinos y quantos por mi preguntaren y Vmd. las recibiran amedida de su deseo con mas deseo de darselas, que de mandarselas.

Soy de Vmd. que las estima y su mano besa

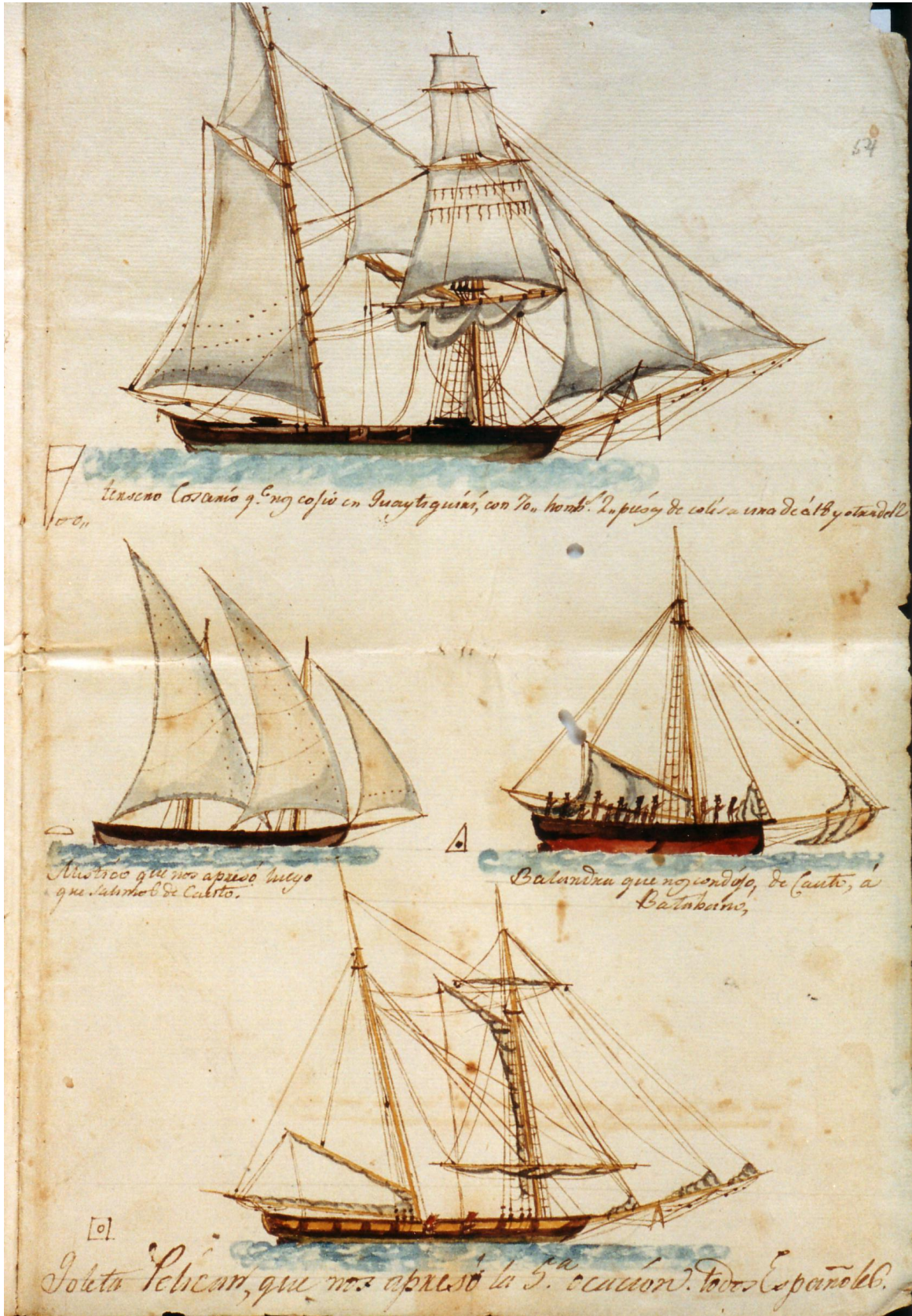
Francisco Gonzalez Marquez

Exprecciones a nuestra hija Maria Antonia y recibí las suyas pícaras letras, y beo lo que me noticia en ellas y dice que tiene muchas ganas de berme, yo tengo mas de berla a ella. Dice que es amiga de lucir aquí hay muy buenas ropas onde excoger sin saber quala es mejor y la bendicion de Dios la guarde de todo mal.

\* Es copia fiel de la carta original presentada por María Cordovez Fernández de Paz al escribano Felipe Rodríguez de León, en Santa Cruz de La Palma, el 5 de enero de 1818.

[AGP-PN, Felipe Rodríguez de León, 1818, folios 16-17; asimismo, la carta aparece en el protocolo del escribano Gregorio José Medina, 1818, folios 179 vto.-183].





## NOTAS

- <sup>1</sup> Archivo General de La Palma, Fondo Protocolos Notariales (AGP-PN), Gregorio Medina, 1818, fs. 168-188; Felipe Rodríguez de León, 1818, fs. 8 v. y 74 v.-77.
- <sup>2</sup> AGP-PN, Gregorio Medina, 1815, fs. 45-46.
- <sup>3</sup> El bergantín *Morgiana* figura como corsario de Buenos Aires en 1817; cfr., GÁMEZ DUARTE, Feliciano. *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*, Universidad de Cádiz, 2004, p. 587. Tesis doctoral consultada en la Red durante la segunda quincena del mes de julio de 2006: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis-codigo=396>.
- <sup>4</sup> BEALER, Lewis Winkler. *Los corsarios de Buenos Aires. Sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia, 1815-1821*, Buenos Aires, 1937, pp. 11-38.
- <sup>5</sup> GÁMEZ DUARTE, Feliciano. *El desafío insurgente...*, *op. cit.*, pp. 256-257.
- <sup>6</sup> BEALER, L.W. *Los corsarios de Buenos Aires...*, *op. cit.*, pp. 47, 66, 67, 159, 164, 165, 174 y 175.
- <sup>7</sup> De su prólogo, “Corsarios uruguayos”, para la novela de PATERNAIN, Alejandro. *La cacería*, Madrid, Alfaguara, 1999, p. 10.
- <sup>8</sup> Archivo del Museo Canario, Fondo Antonino Pestana, Caja 24, Legajo 47, Letra B.
- <sup>9</sup> La búsqueda archivística nos ofrece un nombre posible: Antonio Capote Castañeda, quien residía en La Habana en 1822, apoderado de su hermano Mariano, éste vecino de la capital palmera y persona que sabía firmar. Pero aparecen otros nombres avecindados en Los Llanos con posterioridad a los sucesos de 1818: Antonio Hernández Capote (1819), Antonio de Armas Capote (1820) y Antonio Capote Vergara (1822).
- <sup>10</sup> Un examen detenido de la caligrafía y del tipo de papel de los documentos, que por premura de tiempo no tuvimos en cuenta en su momento, tal vez confirme la posibilidad de que se trata de una copia exacta del original, efectuada por Antonino Pestana Rodríguez muchos años más tarde, gracias a la precaución que tuvieron Capote y Batista de guardar memoria escrita de su aventura.
- <sup>11</sup> Es corriente en las escrituras notariales palmeras castellanizar los nombres de los barcos extranjeros y aun los nombres de pila de sus capitanes y oficiales que comparecían ante el notario, casos del bergantín “Princesa Carlota” o de “Juan McCormack” en la escritura que nos ocupa. Optamos por devolverles sus nombres originales, pero mantenemos el de “Golondrina” en atención a que no conocemos el origen de la fragata y por tanto si su nombre era castellano desde el principio, o fue bautizada *Swallow* posteriormente por el comerciante Carr.
- <sup>12</sup> AGP-PN, Felipe Rodríguez de León, 1815, folios 115-120. Para afrontar la compra del barco, Fernández y Batista obtuvieron préstamo de 4.000 pesos corrientes del marino José Alejandro Luján, al interés del 6% anual, a devolver en el plazo de cuatro meses; y como garantía ponían los almacenes que la sociedad mercantil poseía en el puerto capitalino [AGP-PN, José Mariano López, 1815, folios 24-25]. El porte de la *Feliciana* era de 212 toneladas cuando emprendió el primer viaje al Caribe [AGP-PN, José Mariano López, 1816, folios 5 vto.-6]; no obstante, en la documentación manejada a la hora de comprar la fragata, esta alcanzaba las 264 toneladas cuando fue adquirida por Jacob Carr.
- <sup>13</sup> Archivo Municipal de Santa Cruz de La Palma (AMSCP), Actas Capitulares, Caja 701; Contribución Industrial, Caja 420; Actas de la Junta de Montes, Caja 734; Expedientes e Instancias Varias, Caja 608 (sobre el *Amalthea*, instancia fecha 15 de abril de 1814); PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma*, La Laguna (Tenerife), 1985, T. I, p. 68; LORENZO RODRÍGUEZ, Juan B., *Noticias para la historia de La Palma*, La Laguna (Tenerife)-Santa Cruz de La Palma, 1987, T. I, p. 50.
- <sup>14</sup> Archivo de la Sociedad La Cosmológica, Papeles Varios, Carpeta “Emigración a Cuba”.
- <sup>15</sup> AGP-PN, José Mariano López, 1816, folio 1 vto.

- <sup>16</sup> PAZ SÁNCHEZ, Manuel de. *La Ciudad. Una historia ilustrada de Santa Cruz de La Palma*. Excmo. Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, Centro de la Cultura Popular Canaria, 2003, pp. 230-231. Los pasajeros procedían de Lanzarote, Fuerteventura (La Oliva, Villa Verde), La Gomera (Agulo) y también de La Palma, claro está, según denotan las escrituras notariales palmeras.
- <sup>17</sup> AGP-PN, José Mariano López, 1816, folios 5 vto.-6.
- <sup>18</sup> Archivo Municipal de Santa Cruz de La Palma, Caja 608, Expedientes e Instancias Varios (1800-1820).
- <sup>19</sup> AGP-PN, José Mariano López, 1817, folio 1 recto y vuelto.
- <sup>20</sup> PAZ SÁNCHEZ, M. de. *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, 1994, pp. 77-78.
- <sup>21</sup> Es sabido que la economía canaria, a partir de 1814, inició una etapa de regresión por la crisis de los cultivos de exportación, a la que no fue ajena la emancipación de la América española, y la consiguiente ofensiva rentista de la terratenencia (privatización de tierras y aguas comunales). Se descompuso la base de la economía campesina tradicional y tuvo un efecto negativo sobre el mercado de trabajo (saturación, salarios decrecientes). El aumento de la miseria rural llevó aparejado el del éxodo migratorio, proceso que ganó en intensidad entre 1835 y 1855. Mercancías y emigrantes se dirigían ahora específicamente a Cuba y Puerto Rico, las últimas colonias americanas. Cfr. MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio y RODRÍGUEZ MARTÍN, José A. “La economía contemporánea, 1820-1990”, en Antonio Bethencourt Massieu (Ed.), *Historia de Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 1995, pp. 379-384.
- <sup>22</sup> GÁMEZ DUARTE, Feliciano, *El desafío insurgente...*, *op. cit.*, p. 539.
- <sup>23</sup> BEALER, Lewis W., *Los corsarios de Buenos Aires...*, *op. cit.*, p. 43.
- <sup>24</sup> *Op. cit.*, p. 49.
- <sup>25</sup> MILLARES CANTERO, Agustín, “Reflexiones acerca del comercio exterior canario y la burguesía mercantil isleña (1778-1852)”, Las Palmas de Gran Canaria, *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), 1985, T. IV, p. 730. Millares da una cifra de barcos canarios capturados superior a cuarenta.
- <sup>26</sup> GÁMEZ DUARTE, F., *El desafío insurgente...*, *op. cit.*, p. 574.
- <sup>27</sup> De *Santa Cruz de La Palma*: Juan Ramos y Farias, Antonio de Brito López, Agustín de Sáseta, José María Salazar, María Cordovez Fernández y su hija María Antonia González Cordovez, María Antonia Rodríguez y su familia, Agustín de la Concepción; de *Lanzarote (San Bartolomé)*: Domingo Figueroa, Pedro Luzardo, Salvador Soca, Marcial Noria, José Afonso, Antonio García y su mujer María Benasco; de *Los Llanos*: Julián Corral, Juan Luis Calero Díaz, Antonio Martín Rodríguez, Antonio Felipe, Esteban María de la Cruz, Andrés Pérez de Justa y su hijo Andrés Pérez Pérez, Félix Camacho y familia, José Tomás Afonso; de *Breña Baja*: José Patricio Díaz Gutiérrez, Domingo Triana Pérez; de *Mazo*: Manuel Hernández, Bartolomé Rodríguez (*Fuencaliente*); de *Garafía*: Antonio Hernández; de *Tijarafe*: Antonio José González.
- <sup>28</sup> MACÍAS HERNÁNDEZ, A., *Revisiones y provocaciones*, Santa Cruz de Tenerife, Idea, 2003, p. 331.
- <sup>29</sup> AGP-PN; las primeras, sucesivamente: Gregorio José Medina, 1818, folio 122 r. y v. (cinco de abril de 1818); José Mariano López, 1818, folio 51 r. y v. (trece de marzo de 1818); y folios 57-58 (quince de abril de 1818); las segundas: José Manuel Salazar, 1818, folios 153 v.-154 y 154-155 (24 de abril 1818).
- <sup>30</sup> Este pensamiento de Capote de cambiar de barco figura tachado en el manuscrito, como si el autor hubiese interpretado erróneamente lo que sentía antes de que empezara todo, tal vez con cierta envidia de aquellos paisanos suyos que acertaron en su decisión.
- <sup>31</sup> Gregor MacGregor (Edimburgo, 1786 – Caracas, 1845): militar y aventurero escocés que combatió por la causa de la emancipación de Hispanoamérica. Fue brigadier general de las provincias unidas de Nueva

Granada y Venezuela, a las cuales sirvió en el campo de batalla, la mayoría de las veces con éxito, entre 1812 y 1816. Se retiró después a Estados Unidos. Al comando de una expedición, el 29 de junio de 1817 tomó la isla Amelia, en el noreste de la Florida, y comenzó a organizar la República de las Floridas, que era entonces territorio español. Dos meses más tarde su sueño se derrumbó por la competencia de Louis Aury, promotor corsario que operaba en el Caribe y América Central al servicio de los independentistas hispanoamericanos, el cual a su vez fue desalojado por el ejército estadounidense en diciembre de 1817. En el supuesto de que la goleta *Viper* obtuviera patente de MacGregor para combatir al comercio español, lo cierto es que a la altura de junio de 1818 la causa que decía defender había fenecido muchos meses atrás, y el propio militar escocés se hallaba entonces en Inglaterra. Sus aventuras continuarían en los años siguientes en Centroamérica, de fracaso en fracaso, para volver a Europa con la impostura de haber sido proclamado Príncipe de la región independiente de Poyais (norte de Nicaragua). Tuvo que escapar de su propio gigantesco fraude y refugiarse en Venezuela en 1839, donde se naturalizó y vivió hasta su muerte. Véanse: [http://www.venezuelatuya.com/biografias/gregor\\_macgregor.htm](http://www.venezuelatuya.com/biografias/gregor_macgregor.htm) (Consulta: 19 de octubre de 2006) y <http://www.amelianow.com/winter01-gregor.htm>. (Consulta: 20 de octubre de 2006).

- <sup>32</sup> CURRIER, Theodore S. *Los cruceros del “General San Martín”. Investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, Buenos Aires, 1944, p. 63. Currier no cita el nombre de su capitán, pero sí lo hace Antonio Capote al pie de su dibujo de la goleta *Viper* (véase la fotografía); le llama “M. Camaron”, pero me permito corregir el apellido por el más seguro Cameron.
- <sup>33</sup> Debe tratarse de Pedro Roque Sosvilla Alonso, quien ya formaba parte de la tripulación de la fragata *Feliciana*, como piloto, en el viaje a Cuba de 1816. Era natural de Santander (ca. 1790) y vecino de Santa Cruz de La Palma. En los años 1830 se dedicaba al pequeño comercio en la capital palmera, primero con una tienda de ropa, luego con una tienda de abacería, en cuya ciudad murió en febrero de 1856. Casado con Luisa Torres Luján, sus hijos Simón y Miguel también fueron marinos. [AMSCP, Contribución industrial y de comercio, Caja 420; Archivo Parroquial de El Salvador, Defunciones, Libro 14, f. 88 v.]
- <sup>34</sup> En los diarios de la *Feliciana* no queda claro cuál era su función a bordo de la fragata, si era marinero u oficial, pero el palmero Manuel de la Buenamuerte González Sánchez, natural de la Villa de San Andrés, fue en las décadas siguientes piloto de la carrera de América, y capitán y dueño en parte de los buques *La Amistad* (fragata), *Tritón Palmero*, *Africano* e *Isabel Segunda* (bergantines). Murió en Santa Cruz de La Palma el 12 de septiembre de 1858, a los 64 años; véanse: PÉREZ GARCÍA, Jaime. *Fastos biográficos de La Palma*, Santa Cruz de La Palma, 1998, T. III, p. 47; PÉREZ HERNÁNDEZ, José Eduardo. “Acerca de los usos amorosos en el diecinueve insular. El diario críptico de Severiano González Guerra (1849)”, Santa Cruz de La Palma, *Revista de Estudios Generales de La Palma*, 0, 2004, p. 371; APES, Defunciones, 14, f. 134].
- <sup>35</sup> La voz *cosario/a* deriva de corsario. El diccionario de la lengua española recoge diversas acepciones, dos de las cuales tendrían relación con nuestro tema: de antiguo se denominaba también de esta manera al pirata; asimismo, define al cazador de oficio.
- <sup>36</sup> Francisco Cabrera podría ser el marinero que en el decenio de 1830 figuraba como dueño y/o patrón de barquitos de pesca en el litoral de la capital palmera [AMSCP, Contribución Industrial, Caja 420].
- <sup>37</sup> Leandro Rosa Morales, apenas un muchacho de Santa Cruz de La Palma entonces. De simple marinero, andando el tiempo llegó a ser un importante naviero de la capital, dueño de pequeños barcos del tráfico interinsular y pesca del salado durante el segundo cuarto del siglo XIX, como el *San José*, el *Mercurio*, el *Marinero* o el *Diamante*, y de embarcaciones de mayor porte para la carrera americana en el tercer cuarto, casos de las barcas *Dos Hermanos* y *Rosa Palmera*. Murió sexagenario en 1870 [AMSCP, Contribución Industrial, Caja 420].
- <sup>38</sup> Se trata de Agustín de Sáseta, hijo del cirujano titular de La Palma, Matías de Sáseta, vecino de Santa Cruz de La Palma. Agustín embarcó en la *Feliciana* con destino a La Habana para intentar labrarse un futuro en el mundo del comercio, con licencia paterna -fecha del dos de abril de 1818- que lo autorizaba a permanecer allí o en cualquier otra población de América por el tiempo “que jusgue adaptable para su salud y buen éxito de sus intereses” [AGP-PN, Felipe Rodríguez de León, 1818, folios 60-61].

- <sup>39</sup> Hace referencia a José María Salazar y Umarán, futuro escribano de La Palma, hijo del escribano José Manuel de Salazar, vecino de Santa Cruz de La Palma. Salazar hijo viajaba a La Habana a bordo de la *Feliciana* para abrirse camino en el comercio, bien en aquella capital, bien en cualquier otra localidad americana, con el permiso de su padre -once de abril de 1818- por tiempo indefinido [AGP-PN, Felipe Rodríguez de León, 1818, folios 68 vto.-69].
- <sup>40</sup> Domingo Figueroa, vecino de San Bartolomé, isla de Lanzarote. Aparece en las escrituras palmeras como prestamista de convecinos suyos para su habilitación a Cuba en la fragata *Feliciana*, residentes en la capital palmera en fechas previas a la partida del barco. Asimismo es beneficiario de sendos préstamos con el mismo fin que le facilita el capitán José Miguel Fernández en abril de 1818, para sí y su familia muy probablemente, deuda a solventar en La Habana en el plazo de un mes de su llegada, obligándose a ello con sus bienes [AGP-PN, José Manuel Salazar, 1818, folios 153 r. y vto., y 179-180].
- <sup>41</sup> Capote parece referirse a una *guinea*; esto es, “cierto baile de movimientos violentos y gestos cómicos, que era propio de los negros”, según reza el diccionario de la lengua española.
- <sup>42</sup> William J. Stafford, nacido en Virginia, residente en Baltimore, destacó como corsario en la guerra de Estados Unidos contra Inglaterra (1812-1814). Pasó después a mandar un mercante, el cual fue capturado por los españoles a finales de 1815 y Stafford, acusado de contrabando, al parecer sufrió malos tratos en la prisión, lo que le motivó a hacer el corso contra España al servicio de Buenos Aires. Adoptó el nombre de Estifano e hizo su aparición en el golfo de Cádiz, en 1816, al mando del corsario *Veinticinco de Mayo*. Socio de una empresa de armadores de Fells Point (la zona de Baltimore donde el corso era industria), se convirtió en el capitán del nuevo buque adquirido por aquella, el bergantín *General San Martín* (en honor del general argentino José de San Martín, puntal de la lucha por la independencia en América del Sur) en enero de 1817. El barco así bautizado había sido construido en Charlestown (Massachusetts) y después de servir en la guerra angloamericana, y ser barco negrero, fue armado en corso. Tres fueron los cruceros del *General San Martín*, cortos y exitosos; dos de ellos en 1817, el primero por aguas del Caribe, el segundo a lo largo del eje Cádiz-Azores; y el tercero, el fatídico para la *Feliciana*, partió de Savannah en marzo de 1818 y se demoró por las Antillas en los meses siguientes, primero asegurando los enclaves donde remitir sus presas futuras, para lanzarse luego a la caza a partir de junio; cfr., CURRIER, Theodore. *Los cruceros del “General San Martín”...*, *op. cit.*, pp. 17-25; GÁMEZ DUARTE, Feliciano. *El desafío insurgente...*, *op. cit.*, pp. 598-599.
- <sup>43</sup> Seguramente, Azure Orne, primer oficial del *General San Martín*. Según Th. Currier, aunque el grueso de la tripulación cambiaba con cada crucero del bergantín, el capitán Estifano mantenía a sus oficiales de más confianza. Así que podemos pensar que Capote tuvo a su vista a los oficiales segundo, Abjah Wells; tercero, James Beatty; cuarto, John Smith; cirujano, Tho Spenok; oficial de navegación, John Steel; oficial de línea, Abel Wright; oficial artillero, William Nugent y oficiales de provisiones, Griffin y Smith; cfr., CURRIER, Theodore. *Los cruceros del “General San Martín”...*, *op. cit.*, p. V del apéndice final. Corresponde a la dotación del corsario durante su segundo crucero; fue justo en el tercero cuando obtuvo como presa a la *Feliciana*.
- <sup>44</sup> CURRIER, T. *Los cruceros del “General San Martín”...*, p. 63.
- <sup>45</sup> Juragua Grande: ensenada, surgidero y puesto artillado costero avanzado de la plaza de Santiago de Cuba, a unos diez kilómetros de la misma. Formaba parte, con otras plazas como la de Juragua Chico, del sistema defensivo de la capital oriental. Por sus notables condiciones era un lugar de antiguo visitado por contrabandistas, piratas y pescadores. Véase: HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Pablo J. “Más allá de una capitulación: el gobierno de Santiago de Cuba y la pérdida de La Habana, agosto-septiembre de 1762”. En: <http://www.kislakfoundation.org/prize/200203.html>. (Fecha de consulta: 19 de octubre de 2006).
- <sup>46</sup> Juan Cristóbal Fierro, de Santa Cruz de La Palma, capitán y administrador del bergantín *Perro*, barco de la carrera americana. Fierro era un hombre presumiblemente arruinado desde hacía algunos años. En 1811 había recibido 2.000 pesos fuertes de su convecino Pedro González Mascareño; un préstamo para habilitar el *Perro* en un viaje a La Habana, a devolver en los 50 días siguientes a su llegada a la capital cubana. No pudo hacerlo en su totalidad -le faltaron 500 pesos fuertes-, de modo que en junio de 1812 se decretó el embargo judicial de su bergantín, anclado en la bahía de Santa Cruz de La Palma. Para colmo de males, la



Real Hacienda entró en liza para reclamarle 19.341 reales por derechos adeudados en la aduana isleña de un viaje de retorno de La Habana en 1812. Aunque la Justicia le concedió una prórroga para que tratara de resarcirse mediante un nuevo viaje a Cuba en 1814, lo cierto es que acabó pasto de los acreedores. En 1822 fue subastada su casa de la capital palmera para satisfacer a Hacienda [AGP-PN, José Manuel de Salazar, 1823, folios 193-196 vto].

- <sup>47</sup> El presbítero José Inocencio de Ávila Morales, natural de Santa Cruz de La Palma, vecino de la villa de Bayamo, sacristán mayor de la iglesia parroquial de San Frutuoso de las Piedras, había conferido poder a Félix Batista para la venta de los bienes heredados de su madre, Francisca Morales de Cáceres. Por su parte, José Miguel Fernández contrató la compra de una casa en la ciudad palmera perteneciente a dicha herencia una semana antes de salir la *Feliciana*; y tenía el encargo, por sí y por los demás compradores, de contactar con Ávila en Cuba y acreditar a la vista de documentos los derechos del presbítero a disponer de la herencia materna -documentos que luego Fernández llevaría consigo al regresar a La Palma-, antes de hacer efectiva la entrega del dinero de la susodicha compra por medio de un intermediario. Este hecho nos informa de dos cosas: el capitán Fernández y posiblemente todo el grupo que lo acompaña ya habían llegado a La Habana el 11 de agosto de 1818; y en segundo lugar, José Miguel Fernández regresó a la isla de La Palma en enero de 1819. [AGP-PN, José Manuel de Salazar, 1825, folios 79 vto.-81 y 99].
- <sup>48</sup> Fernando VII estableció también esta modalidad de guerra, al amparo del R.D. de 8 de febrero de 1816, para combatir a los corsarios americanos. Pero, según Lewis Bealer -y el caso de la goleta *Pelican* parece corroborarlo-, los barcos españoles armados en corso pronto dejaron de estar bajo el control efectivo de la Corona y degeneraron en cuasi-piratas; cfr. BEALER, Lewis. *Los corsarios de Buenos Aires...*, pp. 22-23.
- <sup>49</sup> CURRIER, T. *Los cruceros del "General San Martín"...*, *op. cit.*, p. 73.
- <sup>50</sup> *Op. cit.*, pp. 65-67.
- <sup>51</sup> *Op. cit.*, p. 70.
- <sup>52</sup> *Op. cit.*, pp. 76-77.
- <sup>53</sup> AGP-PN, Gregorio J. Medina, 1819, f. 241; Vicente García González, 1852, fs. 16 v.-18 v.; Manuel Calero Rodríguez, 1876, fs. 757-784 v.; AMSCP, Actas, Caja 701, 26/6/1820 y 12/11/1820, y Caja 703, 11/12/1826; Archivo Histórico Diocesano de Tenerife, Documentación por Pueblos, 1829, n.º. 66; APES, Defunciones, Libro 11, f. 94 v. y Libro 12, f. 76; DE PAZ, Manuel. *La Ciudad...*, *op. cit.*, p. 256.
- <sup>54</sup> AMSCP, Juicios de Avenimiento Consular, Caja 133, Expediente 12; AGP-PN, Gregorio J. Medina, 1828, f. 596 y Manuel Calero Rodríguez, 1876 (II), fs. 1089-1107.