

EL CORSO EN LAS ISLAS CANARIAS DURANTE LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)

POR

ENRIQUE OTERO LANA

RESUMEN

La Guerra de la Oreja de Jenkins destacó por la actividad de los corsarios españoles, pero en las islas Canarias éstos sólo tuvieron un papel muy secundario. Al acoso de los barcos de guerra ingleses y a la discutible neutralidad portuguesa, se le añadió la injerencia de las autoridades canarias que defendían sus intereses comerciales, vigentes con el enemigo a pesar de la guerra.

Palabras clave: Canarias, corsarios españoles, Guerra de la Oreja de Jenkins, contrabando.

ABSTRACT

The War of the Jenkins' Ear underlined the activity of the Spanish privateers, but on the Canary Islands these only had a very secondary role. To the pursuit of the English warships and to the questionable Portuguese neutrality, it was added the interference of the Canarian authorities who defended their commercial interests, in force with the enemy in spite of the war.

Key words: Canarias, Spanish privateers, War of the Jenkins' Ear, smuggling

La Guerra de la Oreja de Jenkins, también conocida como la Guerra del Asiento [de Negros], destacó por la gran actividad de los corsarios españoles en apoyo de una Armada Española reconstruida pero todavía muy lejana en potencia de la Royal Navy. En este artículo no trataremos del desarrollo de la guerra

ni de la actuación de forma global del corso español durante la misma¹, sino que nos centraremos en el corsarismo de las islas Canarias muy mediatizado por problemas de jurisdicción y por intereses comerciales como veremos en las páginas siguientes. Son estas limitaciones lo que lo hacen algo distinto al resto del corso español y las que hacen interesante su estudio.

La Guerra de la Oreja tuvo su origen en el contrabando inglés con la América española. Desde el Tratado de Utrech (1713) los ingleses podían enviar cada año un Navío de Permiso a nuestras colonias y tenían el monopolio del Asiento de Negros, o si se prefiere del tráfico de esclavos africanos. El afán británico de aprovechar al máximo las posibilidades comerciales llevó a sus mercaderes a abusar del tratado y los pretendidos navíos de permiso se multiplicaban a pesar de las protestas del gobierno español que quería salvar un monopolio cada vez más débil. La reacción se centró en armar guardacostas (algunos de propiedad particular, por lo que marginalmente podían ser considerados como corsarios) y en inspeccionar de forma continua los mercantes británicos que iban al mar Caribe. Los papeles que llevaban indicaban que comerciaban con Jamaica o con alguna de las islas de las Antillas menores, pero muchas veces estos mercantes buscaban las costas del territorio español para introducir su contrabando. Los ánimos de los ingleses, molestos por la vigilancia española, se soliviantaron por un incidente secundario: en 1731 el capitán Robert Jenkins perdió una oreja cuando intentaba oponerse a la visita de guardacostas de La Ha-

¹ Para una visión más detallada del desarrollo de la guerra y de la actuación de los corsarios españoles, véanse el artículo de BÉTHENCOURT (1989) y el estudio de OTERO (2004) citados en la bibliografía. En este artículo no trataremos de los ataques de los corsarios enemigos a las islas Canarias, tema ya tratado en el trabajo ya clásico de RUMEU (1947-50) y en el que han profundizado Luis Alberto ANAYA (2006) (con la aportación, entre otras, del estudio de los renegados canarios) y Antonio de BÉTHENCOURT (1994), por citar las últimas aportaciones. En cuanto a los corsarios canarios del siglo XVII véase OTERO (1995), en el que, al contrario del siglo posterior, se tiende a prohibir el corso en Canarias por temor a que aprovecharan su patente para hacer contrabando con América. Manuel de PAZ (1983) aporta un estudio sobre un corsario canario de 1800. Sobre la presencia de corsarios independentistas argentinos se puede ver OTERO (2000).

vana mandado por el capitán Juan de León Fandino. Alguna versión sostiene que le fue cortada cuando el capitán inglés se envolvía con la *Union Jack*, la bandera británica. Fuese o no cierto (hay que recordar que Jenkins y otros capitanes mercantes declararon ante el Parlamento sin prestar juramento), era un pobre motivo para iniciar una guerra, pero los partidarios del libre comercio (inglés, claro está) con la América española ya tenían un pretexto sentimental para justificar su *realpolitik*. España también discutía la continuidad o no del permiso del Asiento de Negros, lo que justifica el otro nombre que también se le da a esta guerra.

Hubo algunos intentos moderadores, pero los intereses contrapuestos eran demasiado distantes y la exaltación del momento hizo el resto. Gran Bretaña declaró la guerra a España el 23 de octubre de 1739, aunque desde el 10 de julio anterior (el 21 de julio según el calendario gregoriano que los ingleses rechazaban por *papista*) se habían concedido *cartas de marca* o *de represalia* a los corsarios ingleses para vengar las supuestas afrentas de los españoles. El Gobierno de Madrid tardó en declarar la guerra: la orden se dio el día 26 de noviembre y se hizo efectiva a partir del 2 de diciembre. Para entonces el almirante Vernon había saqueado Portobelo (22 de noviembre), «hazaña» recordada en el callejero de Londres. Pero en nuestra capital ya se discutían las formas de llevar a cabo la guerra de corso y los días 6 y 7 de septiembre se dieron instrucciones a los diferentes embajadores y cónsules hispanos en los países neutrales para que se procurase que los vasallos de las Potencias Extranjeras armasen corso contra los ingleses². Por entonces los corsarios españoles hicieron sus primeras presas y a lo largo de la guerra se lograron un mínimo de 961 capturas, 843 mercantes británicos y el resto neutrales³.

A pesar de estos éxitos del corso español, la actuación de los corsarios armados en las Canarias no fue tan importante como

² Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 525, s.f.

³ En sentido estricto 110 neutrales y 8 de nacionalidad desconocida, pudiendo ser alguno de estos últimos también inglés. Para una estadística más completa véase OTERO (2004), pp. 103-105.

cabía esperar por la situación estratégica de las islas, situadas en la ruta desde Europa hacia las Antillas o hacia el África Negra y el Extremo Oriente. Pero los motivos fueron ajenos a sus intenciones y esfuerzos⁴. El 24 de noviembre de 1739 el marqués de La Ensenada, D. Zenón de Somodevilla, envió una orden al subdelegado de Marina de la islas Canarias, D. Domingo Miguel de la Guerra, de proceder de acuerdo con el comandante (o capitán) general de las islas y «seguir sus luces y dictámenes»⁵. Y este capitán general, D. Andrés Bonito y Pinatelli⁶, se mostraría más dispuesto a mantener un *status quo* con el enemigo que en favorecer el ataque al comercio británico. Pero esto no se notó al principio: en un memorial de Antonio Miguel, un comerciante de origen maltés que se convertiría en el principal armador de las islas, se indicaba que había un corsario inglés en la zona y que él pensaba armar una embarcación en Cádiz para atacarlo⁷. Meses más tarde, ya en octubre de 1740, un privateer o corsario inglés desembarcó parte de su tripulación en la isla de Lanzarote. Fue rechazado por los vecinos que recurrieron a la estrategia de hacer una trinchera móvil con camellos. Una vez que la primera descarga de fusilería se estrelló contra los animales, los canarios contraatacaron y dispersaron a los invasores. Pocos días después los mismos isleños vencieron a un

⁴ Ni tampoco el fracaso es atribuible a las autoridades peninsulares. El intendente de Marina de Cádiz, don Francisco de Varas y Valdés, intentó organizar el corso en toda su jurisdicción y envió a su subdelegado en Canarias una relación de las fianzas de buena guerra (o, si se prefiere, de buen comportamiento) que pagarían los buques corsarios según su tonelaje: de 50 a 100 toneladas tendrían una fianza de 5.000 ducados de vellón, de 100 a 150 de 7.000 ducados, de 150 a 200 toneladas de 10.000, de 200 a 250 de 12.000 y los que tuviesen entre 250 y 300 toneladas de 15.000 ducados (AGS, SM, leg. 540, s.f., 21-enero-1741). Durante la guerra hubo en Cádiz (distrito del que dependía Canarias) dos intendentes de Marina: primero don Francisco de Varas y Valdés y, desde 1742, don Alejo Gutiérrez de Rubalcava, hasta entonces intendente de Cartagena.

⁵ AGS, SM, leg. 531, s.f., 12-noviembre-1741, alegación de D. Andrés Bonito.

⁶ Por error, en mi estudio ya citado sobre la Guerra de la Oreja, aparece como «Andrés Benito» (págs. 45, 60, 61, 108 y 125). Debo el aviso de este despiste a D. Antonio de Béthencourt Massieu.

⁷ AGS, SM, leg. 526, s.f., 2-febrero-1640.

grupo de desembarco de otro corsario inglés⁸. Por parte española la balandra *San Pedro* (o *San Telmo*), del ya citado Antonio Miguel, obtenía sus primeras presas: el 18 de agosto de 1740 capturaba el bergantín *Samuel* o *Sametel* (la lectura es dudosa) que venía con bacalao desde Terranova. Se calculó que valdría 3.000 pesos. El 24 de septiembre fue apresada una corbeta inglesa bajo los cañones de la plaza marroquí de Santa Cruz de Berbería con carga de cobre, goma, alguna cera y salitre. Se evaluó en 7.000 pesos.

Esta última captura asustó a Bonito, que temía que los corsarios berberiscos empezasen a recorrer las Canarias. Su temor no resultó falso, pues un jabeque moro intentó retomar unas presas de los corsarios canarios e hizo varios cautivos en lugares despoblados de la «isla de Canaria» y de Lanzarote⁹. Cuando la balandra del armador corsario trajo una nueva presa, la corbeta *La Amistad* de Londres, con carga de carne salada, le obligó a una rigurosa cuarentena «a pesar de no haber tocado pasaje sospechoso alguno»¹⁰, en tanto que el subdelegado de Marina retenía los efectos de la presa sin manifestar el motivo. El pretexto aparece pronto: según la patente, la balandra *San Telmo* debía tener 80 toneladas, pero en la práctica era una embarcación de 1.500 quintales, unas 47 toneladas¹¹.

Otro motivo de preocupación eran las correrías de Jacobo Canese. Este Jacome [*sic*, Giacomo] o Jacobo Canese era un genovés que armó en Lisboa un bergantín, el *San Antonio*, con 10 cañones y 10 pedreros, para corsear al servicio de España. Actuó desde el puerto de Vigo al inicio de la contienda, haciendo varias presas; pero, sin que sepamos los motivos, decidió

⁸ Ambos casos descritos en el «Papel nuevo en que se hace manifiesto al público en una puntual y verídica relación de todas las presas que han hecho los armadores españoles desde que se publicó la guerra con Inglaterra hasta primeros de enero de este presente año de 1741» (impreso), Biblioteca Nacional de Madrid, Mss, 12.96610, p. 21, transcrito por ROCA (1898), p. 280. Sobre la fiabilidad de este documento, véase OTERO (1999).

⁹ AGS, SM, leg. 533, s.f., 14-diciembre-1741, informe de descargo de D. Andrés Bonito.

¹⁰ AGS, SM, leg. 531, s.f., 14-diciembre-1741, queja del armador Antonio Miguel.

¹¹ AGS, SM, leg. 531, s.f., 12-noviembre-1741.

trasladar su campo de operaciones a las Canarias. El 5 de mayo de 1740 hizo dos presas en el puerto de Santa Cruz de Berbería: la corbeta *La Princesa Amelia*, de 60 toneladas de porte, tripulada con 10 hombres y armada con 4 cañones, y el pingue *El Factor de Londres*, de 80 toneladas, tripulada por 8 hombres y con 4 cañones¹². Las capturas fueron llevadas a Tenerife y alimentaron el ya citado temor del capitán general de las islas, D. Andrés Bonito, de que las Canarias sufriesen las represalias de los berberiscos. Por las referencias de una reclamación de deuda que mantenía un vecino de Lisboa, Joseph Moresqui, parece que Canese volvió a Vigo a principios de 1741¹³, pero pronto regresó a las islas Canarias. De sus desventuras y triste final en las islas Canarias tenemos varios testimonios. El capitán Pascual de Sossa declaró en Cádiz que Canese intentó atacar un navío inglés que hacía comercio ilícito en Santa Cruz de Tenerife y que iba protegido por un bergantín portugués armado en el mismo puerto. Viendo «esta insolencia y picardía», el corsario quería apresarlo y conducirlo a un puerto de la Península, donde sería declarado buena presa; pero las autoridades canarias no se lo permitieron. Según el despensero de Sossa fue hacia 1741, sin que sepamos el mes¹⁴.

Añadía en otra declaración el capitán Joseph de Rivas que a Jacome «Canesa» no lo quisieron dejar salir a perseguirlo, consiguiéndolo al apresarle parte de la tripulación con diferentes pretextos y dificultándole el aprovisionamiento del barco.

Después continuaron los obstáculos, impidiéndole salir a registrar los navíos que pasaban frente a las islas y menos los que entraban con banderas supuestas. Al final, desesperado por tales injerencias, con su barco falto de víveres y gente, «salió como fujitivo para dar cuenta de esta infamia a S. M.», pero se encontró con dos corsarios ingleses que lo atacaron. Canese por

¹² AGS, SM, leg. 529, s.f., relación de presas 1739-1740.

¹³ AGS, SM, leg. 530, s.f., 16-mayo-1741, informe dado en Aranjuez.

¹⁴ AGS, SM, leg. 536, s.f., 27-septiembre-1745, declaraciones del capitán D. Pascual de Sossa y su despensero, recogidas en un informe sobre el mal tratamiento a los corsarios españoles en las islas Canarias remitido desde en Cádiz en 5 de julio de 1746 e incorporadas a un documento de 6 de abril de 1747 sobre una presa holandesa en litigio.

no ser apresado y no querer arriar la bandera de España, murió en su barco incendiado. Sólo se salvaron dos o tres hombres de su tripulación¹⁵. Un último testimonio, el del fraile franciscano Andrés de Cubas insiste en que en diversas ocasiones no dejaron salir a corsear al «capⁿ D.ⁿ Jacome Canese (alias Bigotillo)», única referencia que tenemos de este apodo¹⁶. No podemos fijar la fecha de su muerte; pero debió ocurrir en el mismo año 1741 o en el siguiente.

Por otra parte, la llegada desde Cádiz de la balandra del capitán Agustín de Oneto (u Honeto) había enturbiado los problemas entre las autoridades y los corsarios. En realidad, este capitán corsario arrastraba un buen número de conflictos previos. Tomó el mando de la balandra *La Virgen del Rosario* en la ciudad gaditana y empezó a actuar en el Mediterráneo, aguas que conocería bien pues era oriundo de Génova. En ese primer viaje apresó una urca holandesa con sal, vino, pasas e higos, que en realidad era una represa a los ingleses. Una tormenta separó al buque corsario de su presa. La balandra llegó a Palma de Mallorca y según el ministro de Marina de la plaza, con graves problemas de indisciplina: el capitán no quería seguir en el corso con marineros tan rebeldes y éstos se negaban a navegar con él y pretendían que Oneto los restituyese a Cádiz pagando el viaje de su bolsillo particular.

Oneto acusaba a su piloto, de origen francés, de haber intentado llevar el barco a Mahón para entregarlo a los ingleses, aprovechando que él dormía¹⁷. Por si faltaba algo fue traicionado por un pariente: su sobrino y cabo de la presa holandesa, Santiago Oneto, llegó a puerto de Villafranca (Cerdeña) y malvendió la carga al rey de Cerdeña-Piamonte, pretendiendo quedarse con el importe¹⁸. Ante esta situación el capitán corsario se

¹⁵ AGS, SM, leg. 536, s.f., 12-octubre-1745, declaración del capitán corsario Joseph de Rivas, en el mismo informe.

¹⁶ AGS, SM, leg. 536, s.f., 22-septiembre-1745, declaración de fray Andrés de Cubas, franciscano, en el citado informe sobre el mal tratamiento a los corsarios.

¹⁷ AGS, SM, leg. 529, s.f., 9-febrero-1741, carta de Bernabé Hortera, ministro de Marina.

¹⁸ AGS, SM, leg. 529, s.f., 25-abril y 7-mayo-1741, informes de Cayetano de Arpe, cónsul español en Génova.

refugió en sagrado en un convento de Palma de Mallorca y poco después huyó de la isla. Rápidamente se dio orden de búsqueda contra él para que su posible castigo sirviese de ejemplo¹⁹.

De alguna manera Oneto logró justificarse ante sus armadores y, volviendo a tomar el mando de la balandra, la llevó a Santa Cruz de Tenerife con una tripulación reducida. La balandra, de 70 toneladas, iba con 29 hombres de tripulación, número excesivo para una navegación comercial, pero insuficiente para el corso. Además, estaba compuesta de 11 oficiales, 4 «timoneros», 2 cabos de guardia y 12 marineros, lo que indica que pensaba completarla en las islas. No tuvo ocasión, la misma tripulación que llevaba se amotinó y desertó poco después de su llegada²⁰. Según un armador canario, Oneto había hecho «tantos disparates con su gente [que] lo ataron y llevaron a la Gran Canaria»²¹.

Al final Oneto consiguió vender su balandra a Antonio Miguel, «con condisión de hecharlo en un puerto de los de España y darle una tersera parte de lo que se apresare en dho. viaje»²². El barco corsario pasó de Arrecife a Santa Cruz de Tenerife y, ya rearmado, salió el 23 de mayo de 1742 a buscar presas. En el puerto de «Madera» [*sic*, Madeira] peleó con un mercante inglés de 32 cañones, pero éste fue salvado por 7 u 8 barcos portugueses que lo remolcaron hacia tierra. Después apareció otro mercante que sí fue capturado. Llevaba «carne y manteca, podones y asadas» para la escuadra de Vernon que sitiaba Cartagena de Indias. El mercante fue llevado a Santa Cruz. En esta presa la generosidad del armador Antonio Miguel le traería problemas. El capitán inglés (del que no sabemos el

¹⁹ AGS, SM, leg. 530, s.f., 28-agosto y 5-septiembre-1741. La petición de la orden de búsqueda fue hecha por el intendente de marina de Cádiz, don Francisco de Varas.

²⁰ AGS, SM, leg. 531, s.f., informes de Santa Cruz de Tenerife de 12-noviembre-1741 y 11-enero-1742, y carta de Oneto desde Arrecife, «en la isla de Canaria», de 7-mayo-1742.

²¹ AGS, SM, leg. 534, s.f., 11-diciembre-1742, informe del intendente de Cádiz, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava, incluyendo una carta del armador Antonio de Miguel de 3 de noviembre.

²² AGS, SM, leg. 534, s.f., *idem*, informe de Rubalcava al secretario José del Campillo.

nombre) se quejaba de sufrir prisiones y hambre en el castillo de Santa Cruz de Tenerife y el armador, compadecido de sus sufrimientos, lo llevó a su casa, con permiso oficial y siendo garante de su buen comportamiento,

para [...] que tubiera algⁿ alivio tanto de hambre como de libertad. [...] En fin, fue tan pícaro el dho. capⁿ y afomentado de algún islandés [*sic*, irlandés?] [... que] una noche se cojieron el bote de la papa [*sic*] y se fueron 9 ingleses, quatro que tenía dicha papa, 3 que tenían otros particulares y el capⁿ que estava en mi casa, él que salió de noche y se fue con su piloto.

El armador canario fletó tres barcos y los buscó inútilmente por lo que se pensaba que los huidos se habían ahogado. Como responsable de esta fuga Antonio Miguel fue encerrado en el castillo de la ciudad hasta que cogió un «tabardillo» y se le devolvió a su casa²³.

Volviendo a Agustín de Oneto la última noticia que tenemos de este conflictivo capitán es de unos malos tratos en una tartana francesa —por tanto, neutral— en la que, además, se obligó a rescatar a dos pasajeros moros por 180 pesos y una petaca. Pero, parece que, por una vez, era inocente de este exceso y el responsable sería el nuevo capitán de la balandra: Miguel Rapalo (o Rapallo)²⁴.

Otro corsario activo en ese momento era el capitán Juan Pineyro o Piñeiro. Portugués de nacimiento y vecino de Santa Cruz de Tenerife, mandaba el bergantín *San Antonio y las Ánimas*, también llamado *Jesús Nazareno*, de 40 pipas (unas 27 to-

²³ AGS, SM, leg. 534, s.f., 3-noviembre-1742, memorial de Antonio Miguel. «Afomentado» tendría el sentido de: «con la colaboración». El término «papa» podría ser un modismo local referido a una pequeña embarcación y no recogido en los diccionarios náuticos (yo, por lo menos, no lo he encontrado). No puede ser una mala transcripción de popa, pues se repite en el texto, al parecer con el sentido de barco. En cuanto a la enfermedad del «tabardillo» puede referirse tanto a una insolación como al tifus, dada la escasa precisión que había entonces de la terminología médica.

²⁴ AGS, SM, leg. 534, s.f., 18-junio-1743, reclamación del patrón francés. Se dio orden de que Oneto o sus fiadores devolviesen este rescate y que se castigase al capitán corsario según las ordenanzas. Otra carta de 23-julio-1743 atribuye este delito a Miguel Rapalo, como hemos dicho.

neladas) y 52 hombres. El 20 de noviembre de 1740 había capturado al bergantín holandés *La Concordia*, que fue dado por libre salvo 372 barriles de pólvora que, evidentemente, fueron considerados contrabando de guerra. El cónsul holandés pedía la compensación de algunas «faltas y menoscabos» en la presa devuelta. En 1746 seguía en litigio, aunque parece que a punto de una sentencia definitiva²⁵. (Este largo pleitos y otros similares de la misma época parecen indicar que la justicia bajo los Borbones no era mucho más rápida que en la época de los Austrias, a pesar del prestigio reformista de aquellos.)

Además, don Andrés Bonito intentaba obligar a los corsarios a proteger las costas del archipiélago canario de los posibles ataques de los berberiscos o de los *privateers* ingleses, convirtiéndola en la misión prioritaria de su armamento. Al enterarse el intendente de Marina de Cádiz (todavía don Francisco de Varas y Valdés) mandó a la Corte un escrito rechazando esta intromisión por ilegal, pues los corsarios particulares, razonaba, gastaban sus caudales y exponían sus vidas por obtener beneficios y no para enfrentarse con buques de guerra o corsarios enemigos, encuentros estos muy arriesgados y que no producían beneficios²⁶. Con este deseo de convertir en los corsarios en meros guardacostas el capitán de Canarias conseguía una defensa, aunque fuese débil, de las islas (no hay que olvidar que para realizar una visita general tuvo que fletar un barco corsario, pues no había ninguna embarcación de guerra destinada en el archipiélago); pero también lograba que los corsarios no obstaculizasen el comercio ilícito que las autoridades permitían.

Por un tiempo, sin embargo, las cosas parecieron ir mejor. Como explicaba el armador Antonio Miguel, el Comercio de Santa Cruz le hizo capitán del navío *El Sol Dorado* y de la corbeta que su corsario había apresado en la costa de Guinea a fin de que persiguiese una fragata corsaria inglesa que rondaba por las islas. Tras buscarla inútilmente durante 25 días, pasó a las Madeira pero allí se encontró con dos navíos ingleses, uno de 50

²⁵ AGS, SM, leg. 536, s.f., 20-junio-1746, carta del intendente de Marina Alejo Gutiérrez de Rubalcava desde Cádiz, incluyendo un informe del auditor de Marina.

²⁶ AGS, SM, leg. 532, s.f., 20-febrero-1742.

cañones, que apresaron a la corbeta, debido, según el armador, a la cobardía de su tripulación que no quisieron intentar el abordaje por reconocer que los ingleses eran más poderosos.

El armador no pudo hacer ninguna captura y «acosado de otros 2 navíos de guerra, arribé a Gara^{co} [*sic*, Garachica?], uno de los puertos de esta isla». El capitán general [D. Andrés Bonito], irritado por estos fracasos, mandó a otro capitán para tomar el mando del navío

con notorio descrédito mío, expulsándome del empleo, cosa q. me fue muy sensible y más siendo yo el pral. armador, pues ofrecí mi corveta, armas y alg^s. cosas que faltaban y mi persona, como es pp^{co} [*sic*, público], sin ningún interés, sólo a fin de exponerme y todo q^{lo}. tengo en servicio de S. M. (Dios le guarde).

A esta humillación se le añadió otra más cuando habiendo recibido Antonio Miguel una carta de Madeira, Bonito le obligó a entregársela para leerla. El armador terminaba diciendo:

y no dude v. m. [que yo] me esforzara en hazer más a menudo mis campañas si S. E. [Su Excelencia, el capitán general D. Andrés Bonito] me dejase resollar; pero me tiene tan oprimido y sujeto a su voluntad que no soy dueño de armar mi valandra cuando quiero a causa de quitármela con el pretexto de visitar las islas con ella, como lo hace aora.

Para más escarnio, Bonito la hacía medir para comprobar si era válida para el corso cuando ya había hecho tres presas en tres campañas²⁷.

Las tensiones entre los armadores de corso y el capitán general de las islas Canarias, D. Andrés Bonito, entraron en enfrentamiento directo a finales del año 1741 y, en mayor o menor medida, continuarían hasta el final de la contienda. En noviembre de 1741 las acusaciones, y los descargos de réplica, habían llegado a Madrid²⁸. Se acusaba al capitán general de intervenir

²⁷ AGS, SM, leg. 534, s.f., carta de 13-abril-1742 de Antonio Miguel a D. Pedro García de Aguilar, teniente de navío de la Armada y apoderado del armador corsario, recogida en el informe del intendente Rubalcava de 11-diciembre-1742.

²⁸ AGS, SM, leg. 531, s.f., 12-noviembre-1741.

en los asuntos del curso despreciando el fuero de la Marina. Especialmente se le criticaba de embargar los bienes de una presa de Antonio Miguel porque su balandra *San Telmo* no tenía el tonelaje de la patente, como ya dijimos, de retener la salida del bergantín de Juan Piñeiro con el pretexto de su escaso tonelaje y de impedir el traspaso de la patente de Agustín de Oneto (u Honeto) a Antonio Miguel.

En su defensa D. Andrés Bonito mostraba la orden del marqués de la Ensenada al subdelegado de Marina de Canarias en la que se indicaba que procediese de acuerdo con el comandante general de las islas y siguiese «sus luces y dictámenes». También insistía en que se debía cobrar el quinto real y el octavo del Almirante General porque la gracia de su anulación había sido concedido a los particulares de la Península y no a los corsarios de las islas Canarias o de América²⁹.

En la Corte, y más en la Secretaría de Marina, los razonamientos aportados por Bonito parecieron insuficientes. Su Alteza Real y Almirante General, el infante don Felipe, no hallaba disculpa en la conducta del capitán general y pedía que se le manifestase el real desagrado de Felipe V, previniéndole que no embarazase la entrega de los efectos de las presas que fuesen legítimas y que tratase mejor a los corsarios porque ello interesaba al servicio real.

Bonito, viendo venir la crítica gubernamental, pretendía hacer méritos: según explicaba en carta del 14 de diciembre de 1741³⁰, al saber que había dos corsarios ingleses esperando a los registros de Indias, encargó al contador D. Lázaro Abreu que preparase dos barcos contra los británicos «por no aver encontrado en el subdelegado de Marina y superintend^{te}. interino del Juzgado de Indias, D. Domingo Miguel de la Guerra, la celosa actividad que en dho. Dⁿ. Lázaro Abreu, q. para ello ha franqueado también su caudal». Siguiendo las instrucciones del Almirante General, el capitán general de las islas había dejado

²⁹ En el caso americano no le faltaba razón. La exención del 8º no fue concedida hasta el año 1745 por una orden del 22 de julio (AGS, SM, leg. 535, s.f.). No conocemos la fecha de la exención del quinto real en esta guerra para los corsarios hispanoamericanos.

³⁰ AGS, SM, leg. 532, s.f.

salir a la embarcación de Antonio Miguel y también se lo permitiría al barco corsario de Juan Piñeiro en caso de que volviese a las Canarias. Pero lo cierto era que, al marginar al subdelegado de Marina, fuese o no tan pasivo como Bonito decía, el capitán general de las islas se estaba arrogando unos poderes que no tenía y que pretendía tener mando absoluto de toda la gente de guerra de las Canarias, incluyendo sus corsarios.

El intendente de Marina de Cádiz, D. Francisco de Varas en carta al secretario Campillo, escribía:

Ciñéndome a lo preciso, diré está patente ser la principal [idea de Bonito] el conseguir por este medio se le confiera la omnímota facultad de que los armam^{tos}. y juicios de presas sean de su pribativa ynspección, segregándose de la de los Minros. de Marina.

Y añadía:

y por consecuencia de todo lo referido, parece que está patente que lo que quiere aquel Ofiz^l Gen^l es la quietud con el enemigo y que no haya corsarios, no siendo por su dirección³¹.

Aparecía por primera vez expresada por un funcionario la idea de que Andrés Bonito buscaba una especie de tregua, exclusiva para las islas Canarias, con los enemigos de la Corona. Hay que recordar que, durante aquel conflicto, en las islas Baleares también se buscaría una tregua similar entre la isla de Mallorca y la entonces británica Menorca. Por el contrario, las autoridades de la isla de Cuba apoyarían a los corsarios y los considerarían esenciales para su supervivencia.

La reprimenda real llegó el 29 de abril de 1742. Una carta de la Corte, entonces en Aranjuez, decía:

me manda S. M. diga a V. S. que no ha sido de su aprobación lo ejecutado por V. S. y le prevenga que, con ningún pretexto, se mezcle en adelante con los expresados corsarios u otros que

³¹ AGS, SM, leg. 532, s.f., 20-febrero-1742, informe del intendente de Cádiz, D. Francisco de Varas y Valdés, recogido en los informes previos a la reprimenda final hecha en 29 de abril de 1742.

quieran armar, instruidos y habilitados conforme a ordenanza por el Minro. Subdelegado de Marina, a quién sólo pertenece el privativo conocimiento de armamento y presas³².

Como los hechos demostrarían, la reprimenda al capitán general de las islas Canarias no terminaría con el problema. La actitud contraria a los corsarios de D. Andrés Bonito era solamente el reflejo de otros muchos intereses de algunos comerciantes de las islas y de otras autoridades no tan relacionadas con el fuero militar.

En fecha de 28 de abril de 1742³³ el armador José María Bignoni o Vignoni, vecino de Santa Cruz de Tenerife, escribía al también armador Antonio Miguel hablando de «los enem^{os}. que tenemos en este lug^r.» y de que para armar su goleta tuvo que enarbolar bandera «jinobesa» y decir que la enviaba en corso y mercancía (es decir, como mercante armado antes que como buque corsario). Su actividad corsaria no se debía a que no tuviese otros intereses comerciales, pues decía que esperaba a los navíos de Indias, en los que «tanto mi herm^o. como yo tenemos q. perder más que ellos», y que, por ese motivo, casi arrojó por la ventana de su casa a tres comerciantes que fueron a hablarle en contra de sus armamentos.

A finales de 1742 el armador Antonio Miguel resumía sus armamentos y sus pérdidas³⁴. Desde el inicio de la guerra había armado primero la balandra *San Telmo*, después el bergantín del capitán don Juan Piñeiro, más tarde una presa que hizo en Guinea. Había tenido la mayor parte del interés en el navío *Sol Dorado*. Su quinto armamento fue la balandra que compró a Agustín de Oneto, el sexto una balandra corsaria recién llegada de Puerto Rico y el séptimo había sido el rearmamento del *San Telmo*, después de que la balandra hubiese sido retenida por el capitán general D. Andrés Bonito durante nueve meses al servicio de Su Majestad. La relación de barcos corsarios indica que

³² AGS, SM, leg. 532, s.f., 29-abril-1742.

³³ Recogida en AGS, SM, leg. 536, s.f., 28-mayo-1742, recogida en un informe del intendente Rubalcava desde Cádiz (5-julio-1746) ante la reclamación del cónsul holandés sobre una presa de 1745.

³⁴ AGS, SM, leg. 534, s.f., 3-noviembre-1742, incluida en una carta del intendente Rubalcava de 11-diciembre.

la construcción naval en las islas era escasa, pues parte de ellos eran de origen foráneo. Sus pérdidas de buques corsarios eran la corbeta capturada en Guinea, el armamento de D. Juan Piñeiro y el corsario recién llegado de Puerto Rico. En este último había perdido 3.500 y en los restantes 4.500. Además, se quejaba, le habían hecho pagar los derechos de los comestibles y el 15 por ciento (el *octavo*) de las presas. En medio de su carta una queja que era previsible:

Me han cojido tanto interés en esta tierra que no puedo manifestarlo p^r. papel, que no tengo a nadie [e]n mi favor sino los pobres y a mi subdelegado; todos los [de]más que comersean disen no descansarán hasta que no se acabe el corso en estas islas.

Antonio Miguel intentaba, como se ve, dar un aspecto de lucha social a sus problemas con las autoridades y los otros comerciantes canarios: Él tenía el apoyo de los «pobres», aunque tal vez este grupo se redujese a los marineros que embarcaban en sus embarcaciones.

La carta del armador tuvo su correspondiente reacción en la Corte. Una orden desde El Pardo de 21 de enero de 1743 le recordaba al capitán general de las islas que se retenían las embarcaciones del armador, se le hacían pagar derechos por comestibles y se le quitaba el quince por ciento, a pesar de las instrucciones previas. Que la orden de 22 de noviembre de 1741 no se cumplía y que D. Andrés Bonito continuaba oprimiendo y maltratando al citado Antonio Miguel, por lo que había provocado el desagrado de Su Majestad.

Por carta de 25 de abril del mismo año el capitán general de Canarias se defendió. Recordaba que llevaba 43 años al servicio real y que las quejas del armador eran inciertas, ya que el cobro de los víveres y del 15 por ciento de los barcos apresados no había sido cosa suya, sino del Administrador de Aduanas, que a su vez lo hizo por orden del Administrador General. En cuanto a la balandra *San Telmo*, armamento del citado Antonio Miguel y D. Francisco Fernández de Lugo, estaba ocupada en mayo [de 1742] en el transporte de granos y que, si bien la utilizó para el reconocimiento de las islas, pagó su flete y le permitió transpor-

tar aguardientes. Reconocía que no se preparó para el corso hasta diciembre, pero no era por causa suya. De todo lo anterior presentaba diversos testimonios, incluyendo el del subdelegado de Marina en las Canarias, D. Domingo Miguel de la Guerra³⁵.

Se podía decir que el problema de la jurisdicción sobre el corso estaba resuelto (por lo menos sobre el papel) con la renuncia de D. Andrés Bonito a entrometerse en él; pero ahora aparecerían nuevos funcionarios de las islas que procuraban poner trabas a este negocio paralelo al comercio normal.

A pesar de todos los obstáculos la actividad de los corsarios continuaba. En enero de 1743 la goleta *Nuestra Señora del Monte, San Antonio y las Ánimas*, armada por D. José María Bignoni y bajo el mando de Miguel Rapalo, apresó un mercante de 150 toneladas que iba de la isla de Madeira a la de San Cristóbal con 104 pipas de vino de la primera y diferentes efectos de Hamburgo. Su valor fue calculado en 12 ó 13.000 pesos³⁶. Pocos meses más tarde Antonio Miguel pretendía armar una falúa «como las q. usamos en Malta para el corso», con 35 ó 40 toneladas, 24 remos y de 35 a 40 hombres de tripulación. Pedía permiso para corsear en Santa Cruz de Berbería, Madeira y los ríos de Guinea³⁷. El subdelegado de Marina en las islas Canarias no quería dar la licencia por no tener la embarcación las toneladas suficientes; pero el armador sostenía, por experiencia propia, que eran muy seguras y que, dada su gran velocidad, podría hacer más de media docena de presas.

Estas razones tampoco convencieron en Madrid: al igual que el subdelegado, se mostrarían contrarios a una embarcación corsaria tan pequeña, pues si bien era cierto que sería muy rápida, también resultaría demasiado débil ante una defensa decidida de cualquier mercante armado.

³⁵ Ambos documentos, la orden desde El Pardo de 21 de enero y la contestación de D. Andrés Bonito de 25 de abril de 1743, están añadidos a las quejas que el intendente Rubalcava remitió desde Cádiz con fecha de 11 de diciembre de 1742 (AGS, SM, leg. 534, s.f.)

³⁶ AGS, SM, leg. 534, s.f., 24-enero-1743.

³⁷ AGS, SM, leg. 534, s.f., 9-mayo-1743 (remitida desde Cádiz por el intendente Rubalcava en 4 de junio).

En la misma carta Antonio Miguel avisaba de los problemas de la balandra *San Telmo*, que había salido al corso bajo el mando de Juan Piñeiro. La embarcación había partido de Santa Cruz de Tenerife y a los 40 días se encontró en Madeira con un navío inglés de 24 cañones que le obligó a refugiarse en el puerto de Paul. Allí fue bloqueada por unos días y, al final, los ingleses entraron en el puerto y, bajo el mismo cañón portugués, pegaron fuego a la balandra. Después los británicos se presentaron en el puerto principal de la isla, donde fueron admitidos con gran alborozo, sin que a los portugueses les importase el grave desaire a su bandera y a su soberanía. Y es que la neutralidad de Portugal en esta guerra nunca fue muy estricta y, salvando las distancias, podría ser comparada a la *no beligerancia* del gobierno del general Franco en los primeros años de la Segunda Guerra Mundial.

En junio de este año llegó a la Corte la noticia de un abuso de los corsarios canarios que ya hemos citado anteriormente. Un bajel corsista había detenido a la tartana francesa *Santa Bárbara* y, tras registrarla, se obligó a pagar el rescate de dos pasajeros moros, sin respetar la Real Orden dada en 29 de octubre de 1742 de no apresar navíos franceses que llevasen moros o efectos de su propiedad. Al principio el abuso de atribuyó a Agustín de Oneto, pero posteriormente se dio orden de detener a Miguel Rapalo como culpable de aquel exceso. En todo caso, se dio orden de devolver el importe del falso recate³⁸.

Por estas fechas llegó un informe bastante completo sobre las limitaciones que en las islas Canarias se ponían a los corsarios españoles. Su origen está en las reclamaciones de un corsista gaditano, Joseph de Ribas (o Rivas), que a principios de 1743 había ido de Cádiz a Canarias para corsear «no tan solam^{te}. en los mares permitidos, si[no] también corsear en todas las costas de Europa, África, islas de Canarias y Madera, sin pasar a las de la América»³⁹. Al ser una patente de carácter es-

³⁸ AGS, SM, leg. 534, s.f., 18-junio-1743 (se le atribuye a Oneto y se da la orden de devolución) y 23-julio (orden de apresamiento de Rapalo).

³⁹ AGS, SM, leg. 533, s.f., 20-noviembre-1742 (informe del intendente Rubalcava), 18-diciembre (decisión en Madrid de dar la patente) y 1-enero-1743 (aviso de la recepción de la misma en Cádiz).

pecial (prevista para los corsarios canarios, pero no para los peninsulares) se retrasó casi un mes su concesión. Unos meses más tarde José de Ribas escribía a sus armadores, D. Manuel de Nafrías y D. José de Velezmoro⁴⁰, dando cuenta de «lo mal resibido que e sido en estas yslas por haber traído patente de corzo». De principio, el capitán general se negó a pagarle unos fletes (de dos pasajeros y unos cañoncitos transportados desde Cádiz), pero además, según escribía Ribas, porque a causa de él y los otros corsarios españoles «los yngleses todos los días benían a inquietar los barquitos de la tierra». También se negó a darle lastre, lo que evidentemente impediría navegar bien a cualquier embarcación. Incluso cuando se estaba transportando el lastre, las autoridades llevaron al castillo a los barqueros que lo trasladaban «porque no abían querido yr a descargar una embarcación portuguesa fingida.» Cuando, ya resueltos todos estos asuntos, Ribas intentó salir el 24 de mayo de 1743, su práctico Miguel Rapalo fue detenido por orden del señor vicario por haber tenido «una comunicasi3n ynl3sita con una muger casada». Dado que Rapalo vivía en las islas, su detención en ese momento es demasiado coincidente para ser meramente accidental.

Ribas avisaba que a todos los marineros de este y otros buques corsarios «los están amenasando que si iban a corzo los an de desterar de las yslas». También el capitán general le exigió el 7 por ciento que ya tenía pagado [¿de fianzas de buena guerra?] y a un oficial, un tal Carpinter, se le dijo que si se embarcaba con Ribas se le ahorcaría.

El capitán gaditano señalaba sin tapujos la causa de esta persecución: el contrabando de productos ingleses, aunque considerados portugueses sobre el papel, y no el pretendido acuerdo de no hostilidad con el enemigo, pues hacía poco que éste había bombardeado la isla de La Gomera. Sobre el contrabando explicaba el caso, ya mencionado líneas antes, de la falsa embarcación portuguesa que los barqueros no habían querido descargar y que tenía una tripulación mayoritariamente inglesa,

⁴⁰ AGS, SM, leg. 534, s.f., 28-junio-1743, carta de Ribas a sus armadores, incluida en un informe de Rubalcava a Madrid de 23-julio-1743

con una carga de mercancías prohibidas (sobre todo textiles). Según Ribas, las autoridades canarias ponían tantos obstáculos porque cobraban un porcentaje del contrabando⁴¹.

También explicaba que si había corsarios en Canarias los ingleses de Madeira no traerían contrabando y el general no podría obtener ningún beneficio de las presas, pues se lo impedía la ley. Comentaba que cuando fue al puerto de Santa Cruz un navío de guerra inglés con la excusa de traer pasajeros prisioneros, el viaje se aprovechó para descargar fardos de ropa inglesa y que el comandante general, D. Andrés Bonito, se paseó en coche con el capitán inglés todas las tardes en los cinco días que permaneció el buque británico (aunque nosotros lo vemos más como una forma de cortesía muy típica del siglo XVIII). En cuanto al bombardeo de la Gomera los ingleses habían tirado 2.000 cañonazos, destrozando muchas casas de la ciudad y la mitad de un convento. Cuando de todo esto protestaba Ribas en nombre del Rey, se le respondía que «el Rei está lejos» y no se le hacía caso.

En la remisión de su carta a Madrid el intendente Rubalcava avisaba que, «aunque el expresado capitán [Ribas], como parte apasionada, abla con mucha livertad y extensión no es de despreciar todo, pues ofrece probarlo».

En una declaración hecha dos años más tarde, ya en Cádiz, Joseph de Ribas se explayó en sus quejas⁴². Dijo que,

⁴¹ Añado la descripción más detallada que nos da Ribas:

«catorse [tripulantes] que venían en dho. [sic] embarcación sólo había 5 portugueses y los 9 restantes heran yngleses, pues dha. embarcación hechó en tierra 19 tersas [sic] de ropas de Ynglaterra, como sombreros y baietas y sargas y sempiternas y nascotes y sapatos y medias de seda y lana, y 40 barriles de carne de baca y algunos de manteca y belas y otras distintas cosas, pues el mismo capⁿ. ynglés que benía encubierto me lo dijo a mí y al segundo piloto Carpinter, y todos esto^s géneros fueron consignados [sic, consignados] a un mercader yrlandés llamado D.ⁿ Roberto Halegante».

Aparte del interés que tiene la lista de los productos desembarcados (que suponemos escasos en las islas), se dan más datos sobre los intereses particulares que podían tener las autoridades en dicho comercio: «el s^{or}. general le llebava 400 p^s. [pesos] en cada embarcación y además desto el 14 por % sobre los efectos, y el ayudante 20 doblones»

⁴² AGS, SM, leg. 536, s.f., informe general de 5 de julio de 1746, recogiendo la declaración del capitán Ribas de 12 de octubre de 1745.

con el motivo de la lizenzia q. por S. M. se le conzedió p^{ra}. ejecutar el corso con el dho. su bergantín [*Nuestra Señora de los Milagros y San Antonio*] en las islas de Canarias y sus contornos, fue a ellas, en donde al istante que llegó reconociendo lo mal q. lo tratavan, así Ministros de Mar^a. [de] Gobierno, como aun los eclesiásticos, y lo mucho q. oya contar a todo jénero de jentes que ejecutavan con los corsarios, dijo entre sí había hido a purgar sus pecados.

También le narraron el caso del buque inglés que cargó vino y plata y que fue protegido por un bergantín armado en Santa Cruz contra los mismos corsarios españoles e igualmente escuchó las vejaciones que sufrió y muerte que tuvo Jacome Canese.

Todo dimanado del poquísimo aprez^o., amparo y justicia que obtienen los corsarios en aquellas islas, de suerte q. lo mismo es decir corsario y que quieren armar p^a. ello, que los tratan peor que a enemigos azerrimos y solizitan modo y pretexto hasta que los prenden, embargan, venden y perdidos, amparándose de banderas extranjeras, se ausentan,

como sucedió a Joseph Salvego, segundo capitán de Rapalo, que sabiendo que lo querían prender huyó en una tartana francesa y el mismo Rapalo fue encerrado en un castillo y, ya desesperado y por acabar con sus desdichas, se cortó las venas de los brazos y los pies. El castellano se enteró a tiempo y logró que se cortase la hemorragia, impidiendo el intento de suicidio.

A los «pobres corsarios» se les hacía todo el daño posible, ya prendiéndoles la gente, ya cobrándoles excesivos derechos en lo que compraban para su manutención. Al mismo Ribas una noche le cortaron los cables de amarre de su embarcación para que ésta se perdiera pues había tempestad y «no se hizo diligenzia alguna para su averiguación.» A pesar de todo salió a navegar e hizo una presa. Después vio un navío que supuso enemigo y que se acercaba a la isla de Gran Canaria. Cuando intentó registrarlo le cañonearon desde el castillo. Tras meterlo a puerto le ordenaron suspender el registro y supo que, más tarde, hubo comercio entre dicho navío y tierra.

En todo caso, empezaba a estar tan cansado con tantos obstáculos y problemas que pensaba volver pronto a Cádiz. Como él mismo dice,

aburrido, desp^s. de haber gastado el valor de una presa q. llevé allí, el costo del corsario y todo cuanto tenía en enredos y chismes, se vino a esta ciu^d. [Cádiz] sin un quartto y haciéndole la cruz a semejantes Islas y pidiendo a Dios le librase de los grandes y muchos traidores que en ellas ay a esta Corona.

Para Ribas, todas estas vejaciones debían ser consideradas como «traiciones» y su causa estaría en la «admisión de un pleno ylízito comerzio q. mantienen en aquellas islas dos o tres casas de yrlandeses comerz^{tes}. en ellas».

Según otro testigo, Francisco de Silby, capitán de un mercante apresado por los ingleses y llevado a las Canarias, en las islas «oyó dezir tan mal de los cors^{os}. que hera menester taparse los oydos, de suerte que de pícaros ladrones no les quita nada»⁴³.

Por las mismas fechas otro caso demostró lo interesadas que estaban las autoridades canarias en lograr un acuerdo con los británicos. El 30 de junio de 1745 Miguel Rapalo (otra vez libre de prisión) apresó la balandra o navío *Santa María*, cuyo capitán era Carlos Finnewegh o Kennekeyn⁴⁴. El mercante era pretendidamente holandés, pero ya por los primeros indicios su nacionalidad era dudosa. El capitán era escocés, naturalizado en 1740 (ya iniciada la guerra) en Holanda y vecino de Róterdam. En la tripulación, compuesta de 10 hombres, había 5 ingleses. Según sus papeles iba a San Eustaquio y Nevis, en las Antillas holandesas. La carga era de 20 barriles de pólvora, 4 cañones de a 4 libras, 12 ruedas de jarcia y 50 barriles de carne de Irlanda. Se sospechaba que los propietarios eran ingleses y que la carga era contrabando de guerra para reforzar la defensa de las Antillas inglesas. Al ser detenido, a la altura de Madeira, hubo algún fuego de resistencia antes del registro. Se encontró una bandera inglesa y un gallardete de la misma nación a medio hacer y en un escotillón que iba a la santabárbara del buque unos papeles en inglés en que se ordenaba al capitán que tomase despacho del cónsul de Madeira para descargar sus

⁴³ AGS, SM, leg. 536, s.f., informe general de 5-julio-1746, recogiendo la declaración del capitán Silby de 12 de octubre de 1745.

⁴⁴ AGS, SM, leg. 536, s.f., 3-julio-1746, informe de Manuel de Redonda, auditor de la Armada, al intendente Rublacava.

vinos en Nevis con bandera inglesa y cargar después mercancías para Escocia. Se le ordenaba, igualmente, tener los papeles holandeses a mano durante el viaje de ida y el de vuelta.

Era un claro ejemplo de papeles dobles para proteger el comercio inglés (juego al que los holandeses se prestaban con asiduidad por sus simpatías con sus hermanos protestantes, su fobia antiespañola y, sobre todo, por la posibilidad de obtener beneficios.) El 23 de febrero de 1746, a pesar de todas estas evidencias, fue declarada mala presa en Canarias; pero lógicamente Rapalo y su armador, Bignoni, apelaron y el proceso pasó a la Península.

La conclusión del auditor de la Armada sobre la justicia canaria fue tajante:

Según otras circunstancias que oy están reservadas para el estado de prueba, resultan muchos inconvenientes en que estos auttos se devuelvan a las islas, además que sería presisar a estas partes a que litigassen ante un juez que tienen por sospechoso; ni haze fuerza la dilación que pueda causarsse ni sería posible en 15 días concluir dhos. auttos que están al principio, y en el término de seis messes no pudieron adelantar más que haver dado un pedimento sobre lo principal de ser de buena o mala pressa dho. navío.

No sabemos como terminó el juicio, pero comparándolo con otros y siempre que no volviese a los tribunales de las islas, la presa pudo ser considerada buena por lo menos a lo que atañe al contrabando de guerra (pólvora y artillería).

El último incidente de importancia que tuvieron los corsarios canarios se dio en las islas Madeira⁴⁵. El capitán y armador Pascual de Sosa era natural de la Laguna y había sido capitán en 1742 de la balandra *Nuestra Señora del Rosario* y en 1745 del jabeque gaditano *Nuestra Señora del Buen Aire y San Juan Nepomuceno*. En 1748 mandaba su propio bergantín *Nuestra Señora de la Candelaria y las Ánimas* y con él, en fecha de 4 de abril, apresó en las Madeira una balandra inglesa, aunque desde el fuerte de Ylleo le tiraron con dos piezas y con otra desde

⁴⁵ AGS, SM, leg. 537, s.f., s.d. (¿13-agosto-1748?), memorial del capitán corsario Pascual de Sosa a Su Majestad Fidelísima, el rey de Portugal.

el reducto de Cama de Lobos, sin que los cañonazos llegasen a los barcos. Cuando los españoles abordaron el bergantín lo encontraron abandonado, pues los ingleses habían huido a tierra con el dinero, los papeles y lo más importante de la presa. En el puerto de Funchal el mercader que iba a recibir la balandra se presentó ante el cónsul de España proponiendo su «resgate» y Sosa llevó la presa a dicho puerto para arreglar el negocio. Después el corsario dudó en llevarlo adelante cuando los británicos no presentaron los papeles e intentó venderla. En este momento intervinieron las autoridades portuguesas: el Proveedor de la Hacienda Real lusa mandó embargar la presa dudando de su legitimidad.

Al mismo tiempo el obispo de Madeira, que servía como gobernador de armas en las islas, realizó la experiencia de comprobar si el tiro de Cama de Lobos alcanzaba el lugar del apresamiento. A requerimiento de los ingleses echó una pipa o barril en el lugar y mandó disparar una pieza, pero cogiendo un cañón de a 8 libras que estaba en el suelo (es decir, sin utilizar), cargándolo con una bala de 4 libras y poniéndole cuatro puntos de elevación. Para que la prueba fuese *imparcial* no estuvieron presentes ni el cónsul español ni el capitán corsario. El cónsul hispano protestó con la pretensión de que los lusos no tenían jurisdicción y los portugueses contraatacaron amenazando con la cárcel al capitán Sosa.

Por la zona apareció un barco de guerra inglés y el cónsul británico le dio aviso. Mientras tanto el bergantín corsario, que había salido sin Sosa, hizo una nueva presa, una goleta inglesa, y la llevó al puerto de Punta del Sol, dando fondo bajo la fortaleza. Apareció el barco de guerra británico y envió dos lanchas a sacar la presa debajo de la misma fortificación lusa, sin que el capitán de ella lo impidiese ni hiciese nada por defender la soberanía portuguesa (como no fuese desarmar a los españoles que intentaban defenderla desde tierra, tras maltratarlos de palabra). Después el navío de guerra persiguió al bajel corsario que seguía en alta mar y lo capturó el día 26. De nada sirvió que Sosa reclamase la goleta inglesa, pretextando que había sido apresada bajo la fortaleza lusa. El cónsul español podía declarar como buenas presas a la balandra y a la goleta; pero los

portugueses daban por mala a la primera por haber sido tomada cerca del alcance de su artillería costera y aceptaban la recuperación inglesa de la segunda presa en pleno territorio portugués. Sus simpatías estaban claras; sus principios jurídicos no tanto. Pascual de Sosa viajó a Lisboa a reclamar sus presas, pero dada la discutible imparcialidad de los lusos durante esta guerra es dudoso que consiguiese nada.

Los corsarios que actuaron desde los puertos de las islas Canarias durante la guerra de la Oreja se encontraron como Ulises entre Escila y Caribdis, entre la ambigua actitud de las autoridades isleñas y el enemigo británico (apoyado por el Portugal *neutral*). Primero la continua intervención del comandante general de las Canarias, D. Andrés Bonito y Pinatelli, y más tarde, cuando éste recibió la reprimenda real, los obstáculos puestos por los funcionarios de aduanas, las autoridades eclesiásticas y los jueces pasivos. Sólo recibían el apoyo de la «gente pobre», aunque, como ya hemos dicho, más bien serían marineros que en el curso esperaban obtener rápidos beneficios, dueños de tabernas (siempre animadas por los corsarios) y, tal vez, pequeños proveedores. Aunque la situación era de guerra abierta con Inglaterra, también debe comprenderse la actitud de las autoridades: dependiendo las islas de las manufacturas de otros países y acostumbrados los canarios a recibir en sus islas barcos de todas las nacionalidades en sus viajes hacia las Indias Orientales y al Golfo de Guinea o en su camino hacia las Antillas, no estaban dispuestos a perder su forma de vida por una guerra entre la Monarquía Española y otra potencia. De ahí su afán de llegar a una situación de cese local de hostilidades que podía beneficiar a todos y que los corsarios entorpecían.

Hay que añadir que pocos armadores y capitanes corsarios eran naturales de las islas: Antonio de Miguel era maltés y había venido recientemente de Cádiz, Jacome Canese y Agustín de Oneto eran oriundos de Génova, Juan Piñeiro era portugués, Joseph de Ribas vivía en Cádiz. No sabemos el lugar de nacimiento de Joseph María Bignoni y Miguel Rapalo (o Rapallo), si bien parece que ya llevaban tiempo asentados en las Canarias. Sólo tenemos seguridad del origen canario de Pascual de Sosa. Lógicamente, entre la marinería sí habría una mayoría de naturales canarios.

En cuanto al enemigo inglés tenía la ventaja de una *Royal Navy* muy poderosa, la existencia de sus propios barcos corsarios, normalmente mejor armados que los hispanos, y el apoyo de una dudosa neutralidad portuguesa, que tanto en las islas Madeira como en las costas del mismo Portugal se cebó en perseguir a los corsarios hispanos mientras que tomaba una postura muy permisiva ante la actuación de los británicos.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto: *Moros en la Costa. Dos siglos del corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas de Gran Canaria, 2006.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de: «Canarias en los conflictos navales de 1727 y 1739-1748. Nuevas aportaciones», en *Espacio, Tiempo y Forma, serie IV, Historia Moderna*, t. 7, 1994, pp. 51-70.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de: «La Guerra de la Oreja: El Corso Marítimo», en PALACIO ATARD, Vicente (coord.): *España y el Mar en el Siglo de Carlos III*, Madrid, 1989, pp. 337-345.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de: «Reflexiones sobre la repercusión del corso marítimo en las islas Canarias», en *As Sociedades Insulares no contexto das interinfluências culturais do século XVIII*, Região Autónoma da Madeira, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1994, pp. 51-92.
- OTERO LANA, Enrique: «Comercio y contrabando de los corsarios españoles en el Atlántico», en *Homenaje a Antonio de Béthencourt Massieu*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, t. II, pp. 665-79.
- OTERO LANA, Enrique: «La relación de presas de 1740 en la Biblioteca Nacional. Un documento propagandístico», en la *Revista de Historia Naval* (Madrid), núm. 67 (1999), pp. 63-75.
- OTERO LANA, Enrique: «El ataque del corso insurgente. La visión de los españoles», en *Revista del Mar* [Instituto Nacional Browniano (Buenos Aires)], núm. 153 (Octubre-2000), pp. 8-14.
- OTERO LANA, Enrique: *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 44, 2004, 172 págs.
- PAZ SÁNCHEZ, Manuel A. de, y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Carmen F.: *Diario de un corsario canario del año 1800*, Santa Cruz de Tenerife, 1983.
- ROCA, Pedro: «Relación de presas hechas a los ingleses por armadores españoles en el año 1740», en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, vol. II (1898), pp. 265-280.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, 1947-50, cuya 2ª edición es *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Santa Cruz de Tenerife, 1991.

CORSARIOS ESPAÑOLES EN ACTIVO EN LAS ISLAS CANARIAS (1739-1748)

Puerto de operaciones	Tipo de barco	Nombre	Armador y/o propietario	Capitán	Porte, armamento y tripulación	Años de actividad	Presas en Canarias
Santa Cruz de Tenerife	bergantín	<i>San Telmo</i> , <i>N^{ra} S^{ta} de Candelaria</i> y <i>las Ánimas</i> (a) <i>El Dragón</i>	.....	D. Pascual de Sossa	130 toneladas, 10 cañones, 8 pedreros, 110 <i>hombres</i>	1739, 48 (aprasado)	1 represa
	balandra	<i>San Telmo</i> o <i>San Pedro</i> (se comprará en Cádiz)	D. Antonio Miguel (maltes de nación), Francisco Valcarcel de Lugo e hijo.	Miguel Rosel (42), Juan Piñeiro o Pineyro (43)	1500 quintales o 47 toneladas, 10 cañones (o 4 cañones de a 4 libras), 14 pedreros (o 4 pedreros, 6 trabucos grandes, 4 fusiles ¿de bordá?), 70 <i>hombres</i>	1741, 42, 43 (hundido)	2
	bergantín	<i>San Antonio</i> y <i>Ánimas</i>	Jacome Canese, genovés (Vigo)	el mismo Canese	10 u 11 cañones, 10 pedreros, 44 <i>hombres</i>	1739-42? (hundido)	2
	bergantín	<i>San Antonio</i> y <i>las Ánimas</i>	D. Antonio Miguel.	Juan Piñeiro o Pineyro	40 pipas = 27 toneladas, 52 <i>hombres</i> . Costó 400 pesos escudos.	1740, 41	---
	.....	<i>La Amistad de Londres</i> (presa de Guinea)	D. Antonio Miguel.	.....	.....	1741?	---
	.....	<i>El Sol Dorado</i>	D. Antonio Miguel y otros.	.....	.....	1741? con-tracorso	---
	balandra	<i>N^{ra} S^{ta}</i> (o <i>Virgen</i>) <i>del Rosario</i>	D. Julián de Murguías (Cádiz) (vendida a Antonio Miguel)	Agustín de Oneto, genovés; Miguel Rapalo	70 toneladas, 14 cañones de a 2 a 4 libras, 85 <i>hombres</i> .	1741	1 saqueo
	balandra	<i>N^{ra} S^{ta} del Rosario</i> (procedente de Puerto Rico)	D. Antonio Miguel.	D. Pascual de Sossa	70 toneladas	1742	---
	balandra	.....	D. Antonio Miguel	D. Diego Morales	110 <i>hombres</i>	1742 (aprasada)	1 + 1 mala
	falúa	.....	D. Antonio Miguel	.....	35 a 40 toneladas, 24 remos, 35 a 40 <i>hombres</i> ("como las que usamos en Malta")	1743	(patente no concedida)
	bergantín	<i>N^{ra} S^{ta} de los Milagros</i> y <i>San Antonio</i>	D. Manuel Nafriás, D. José Velezmoro (de Cádiz)	José de Ribas o Rivas	80 toneladas, 8 cañones, 6 esmeriles, 30 fusiles, 25 pares de pistolas, 50 sables, 25 chuzos, 60 <i>hombres</i> .	1743	1
	goleta	<i>N^{ra} S^{ta} del Monte</i> , <i>San Antonio</i> y <i>las Ánimas</i>	D. José María Bignoni	Miguel Rapalo o Rapallo	.....	1745	1

OTERO LANA, Enrique: *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748)*, Madrid, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 44, 2004, pág. 170 (modificado para incluir corsarios procedentes de otros puertos).