

CORSO Y FLOTA DE INDIAS. LOS CONVOYES INGLESES APRESADOS EN 1780 Y 1795

por

MARINA ALFONSO MOLA

La práctica de la piratería y el corsarismo, como es bien sabido, corre paralela, desde sus albores, a la navegación mercantil. La reglamentación del corso evoluciona a lo largo de su devenir histórico, pues interesa una legislación clara a fin de establecer la participación del rey en los beneficios de las presas y la legitimidad de las mismas. Las disposiciones legales se van superando lentamente al par que los casos prácticos evidencian la necesidad de una precisión en los conceptos.

Según los estudiosos en la materia¹ el origen de los textos oficiales que regulan el corso es español². No es necesario un recorrido exhaustivo a través de las sentencias y ordenanzas referidas al corso y que se hallan recogidas en la *Novísima Recopilación*, libro VI, título VIII. Para valorar la importancia que se concedió a este tema baste recordar las sucesivas normativas³ que fueron determinando los perfiles, cada vez más definidos, del corso marítimo.

1. Entre otros citarmeos a J. E. Casariego, *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico*, Madrid, 1947. J. L. de Azcárraga, *El Corso Marítimo*, Madrid, 1950. F. F. Olesa Muñido, *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial en España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vol. Madrid, 1968.

2. Es en la *II Partida* de Alfonso X (s. XIII) donde encontramos la primera compilación de las reglas en las que la corona hace prevalecer su derecho al quinto real sobre las presas, que serán directamente aludidas por los Reyes Católicos en 1480. Del mismo modo, las Ordenanzas de Pedro IV de Aragón promulgadas el 26-II-1356 fijan por vez primera un texto referente a la reglamentación que se debe seguir en los armamentos de los corsarios particulares.

3. Enrique II y Juan II de Castilla, doña Juana, Carlos V, Felipe III, Ordenanza de 1621...

El Setecientos estuvo jalonado de instrucciones, prescripciones, comentarios y declaraciones dadas a los corsarios, además de la legislación propiamente dicha, que evidencian la particular atención que suscitan los asuntos relacionados con esta materia.

En una panorámica general constataremos las sucesivas emisiones de Ordenanzas, comenzando por la de 1718 en la que se prescriben las reglas para hacer el corso contra turcos, moros y otros enemigos de la Corona, seguida de la Adición de 30 de agosto de 1739. Ya, en la Ordenanza editada el 1.º de febrero de 1762, se generaliza la inducción de esta práctica hacia los enemigos sin particularizar, denotando el trasvase de los intereses y preocupaciones prioritarios de las aguas mediterráneas a las atlánticas. Espíritu que también anima las posteriores, como la Ordenanza de Corso de 1 de julio de 1779 con su Adicional del mismo año y la Real Declaración de 13 de marzo de 1780 relativa al reconocimiento y detención de embarcaciones neutrales; la de 1.º de mayo de 1794 y la nueva Ordenanza de Corso de 12 de octubre de 1796, con la que se cierra la centuria, pero no la costumbre de emitir sucesivas modificaciones y disposiciones que dan lugar a nuevas Ordenanzas en el siglo XIX, hasta su extinción el 20 de enero de 1908, pues fue España uno de los países que más tardaron en abolir el corso⁴.

El corso es una forma de hacer la guerra, con intervención de armadores particulares que solicitan y obtienen de la Corona una Patente de Corso (cuyo antecedente serían las cartas o letras de marca o de represalia medievales), que los habilita para capturar embarcaciones de las naciones enemigas de forma legal, sin incurrir en piratería⁵, y al disfrute de los beneficios que se obtengan de ellas.

Existe un tipo mixto, el consistente en la solicitud de Patente para armamento en Corso y Mercancía, que faculta apresamientos dentro del marco de la legalidad, pero cuyo primordial objetivo no es hostilizar al enemigo ejerciendo el corsarismo, sino la defensa de la propia carga, modalidad muy generalizada entre los buques que hacen su derrota a tierras americanas.

Para evitar abusos, y ello no es óbice para que surja una pica-

4. Los países que no se adhirieron a la Declaración de París del 16-IV-1856, que suprimía la práctica del corso, fueron Estados Unidos, España y México.

5. Las connotaciones que diferencian la noción de piratería del concepto de corsarismo han sido definidas por P. Gosse, *Historia de la piratería*, 2 vol. Madrid, 1947, p. 10 (vol. I, 4.ª edición).

resca en torno a la cuestión, tanto los armadores provistos de patente de corso como los adscritos a la modalidad mixta, en corso y mercancía, habían de convalidar la legitimidad de sus presas en los Tribunales con jurisdicción sobre las mismas, donde eran sometidas, previamente a su adjudicación, al dictamen de las Juntas de Presas existentes en los puertos cabecera de los Departamentos o en los subsidiarios provinciales.

No sólo los corsarios, sino también los barcos apresados gozaban de privilegios reservados a las naves de la Armada o a las fletadas por la Real Hacienda. Así, por ejemplo, estaban exentos del pago de servicios de ancoraje, capitán de puerto y demás señalados por el Almirantazgo, y por vía de empréstito se surtían en los arsenales reales de la artillería, municiones, armas blancas y pertrechos necesarios para el armamento.

Los principios legales dictados a lo largo del siglo XVIII, fundamentados en el deseo de arruinar el comercio inglés, propiciaron el aumento de los armamentos en corso de embarcaciones privadas bajo el amparo de una legislación que lo fomentaba y que actuaba en tres ámbitos interconexiónados y complementarios entre sí: al mismo tiempo de ser un medio de enriquecimiento de los vasallos de la Corona (traducido en el valor de las presas), se inferían daños a los efectivos navales de los enemigos y se ahorraban partidas de las arcas reales para los armamentos oficiales, evitando que las campañas bélicas para las que se habían equipados resultaran aún más onerosas para el erario público.

Ahora bien, ¿se puede hablar con propiedad de corso cuando no nos referimos a barcos de particulares sino a apresamientos realizados por la Real Armada?

La Real Ordenanza de Corso de 1.º de julio de 1779 se complementa con una Adicional⁶, inspirada en la *Ordonnance du Roi, concernant les Prises faites par les Vaisseaux, Fregates et autres Bâtiments de Sa Majesté* de 28 de marzo de 1778⁷. Este Adicional está compuesto por 17 artículos que definen la actuación de la Real Armada con respecto a las presas capturadas a los enemigos de la Corona. en su Preámbulo se reflejan las motivaciones de S.M. para la promulga-

6. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (en adelante A.G.S.). Secretaría de Marina, legajo 551. ARCHIVO-MUSEO DON ALVARO DE BAZAN (en adelante A.M.D.A.B.). Impresos, legajo 2679.

7. A.G.S. Secretaría de Marina. 551.

ción de estas leyes y las líneas generales del articulado al que precede, de ahí que consideremos la conveniencia de su inserción, como marco para los comentarios subsiguientes:

«El Rey. Por cuanto he venido en ampliar a mi Real Armada las gracias que merece el incesante trabajo de esta carrera militar, y añadir a los empleados en este Servicio un estímulo, que, sin embargo del pundonor característico de la Nación, avive su esfuerzo a subyugar y destruir los Enemigos de la Corona /.../ He resuelto, sin perjuicio de lo establecido en la Ordenanza de Corso que se ha de observar por lo respectivo a los Armadores particulares, dejar el valor de los Buques de Guerra y Corsarios que se cojan a los Enemigos, a favor de los Comandantes, Oficiales, y demás Equipages de los de mi Real Armada que los apresen; y si la embarcación apresada fuere Marchante, los dos tercios del valor del Buque y su carga a favor de los Apresadores, y el tercio restante, destinado a un fondo que deberá existir en la Tesorería de Marina del Departamento donde entrare la Presa, para emplearlo en las gratificaciones que deben gozar, /.../, las familias de los muertos en combate...».

Como resulta obvio, el corso se extiende aquí tanto a la acción llevada a cabo por una embarcación particular provista de Real Patente de Corso, como a la realizada por los navíos de guerra de S.M. El campo de operaciones es el mismo, el mar; la justificación idéntica, la ruptura de hostilidades con enemigos de la Corona; incluso son iguales las restantes circunstancias, por un lado, el goce de privilegios (materializado en las exenciones de pago en concepto de diversos servicios, ya apuntadas), por otro, la exigencia de que la presa haya de ser convalidada por un Tribunal competente.

El articulado nos ilustra sobre la regulación de la acción corsaria de los barcos de la Armada. Así, los dos primeros artículos versan sobre la cesión de todos los derechos reales sobre la presa en favor de los apresadores si se trata de buques de guerra o armados en corso. Asimismo el rey les otorga los dos tercios del valor de las presas si éstas se adscriben a la categoría de armamento mixto o son simples mercantes. Distinción ya expresada en el Preámbulo.

Es necesario destacar que tanto la participación de la Corona en los armamentos en corso, como la cesión de la regalía del quinto, no es una novedad, sino que tiene lejanos precedentes, y a ellos vamos a referirnos.

Debemos remontarnos hasta Las Partidas para observar la evo-

lución en la adjudicación del botín de la guerra marítima. Este botín constituyó un ingreso sustancioso para el sostenimiento de la flota (embarcaciones, cañones, armas, municiones, pertrechos, etc.) y un incremento, nada desdeñable, para el Tesoro de la Corona. Esto determinó que fuera objeto de una regulación recogida en la II Partida, tít. XXVI, ley 29, en la que se establecen varios casos, según la mayor o menor participación de la Corona en el armamento de la flota⁸. De ellos sólo destacaremos el que hace referencia a que si el Rey equipa totalmente la escuadra de barcos, hombres, armas y víveres, todo el botín pertenece al Tesoro Real.

En la guerra de corso la Corona llevaba un quinto de las presas que se efectuaran. La doctrina de la regalía del quinto, de antiquísimos precedentes, quedó fijada y definida también en la Partida II, tít. XXV, ley 4⁹. En la misma línea se encuentra la orden promulgada en 1513 que hace referencia al repartimiento de presas, en la que se dice:

«...si se aprendieren con armada en que Nos pusiéremos los navíos y bastimentos, demás del quinto que nos pertenece, se nos apliquen otras dos partes: la una en consideración de los navíos y la otra por los bastimentos...»¹⁰.

En virtud del fomento de presas en sucesivas órdenes de 1558 a 1602 la Corona renuncia a su regalía:

«...Hacemos merced y gracia a los generales de galeones y flotas de la Carrera de Indias, del quinto que como Rey y Señor Natural nos pertenece en las presas que los galeones o flotas de su cargo, o parte de ellos hicieren o tomaren a corsarios o enemigos...»¹¹.

Aquí podríamos hallar los antecedentes a las concesiones otorgadas en el Adicional a la Ordenanza de Corso de 1779. No obstante, hemos de hacer notar que esta merced es restrictiva, sólo se aplica a los galeones y flotas de la Carrera de Indias y a sus generales, mientras que la que nos ocupa se hace extensiva a todos los buques dedicados al Real Servicio y a todos los integrantes de su dotación, oficialidad y tripulación¹².

8. Los distintos grupos se detallan en J. E. Casariego, *Historia...*, p. 60.

9. *Ibidem*, p. 62.

10. J. M.^a Zamora y Coronado, *Biblioteca de legislación ultramarina*, 7 vol. Madrid, 1844, vol. V, p. 128.

11. *Ibidem*.

12. Reparto pormenorizado en APENDICE I.

Es posible aducir que los móviles que indujeron a la Corona a la cesión de su parte en los beneficios obtenidos por el corso fueron de carácter económico, estratégico y técnico.

En los momentos de guerra, en los que las arcas reales, no demasiado bien provistas por lo general, se ven especialmente desahucadas, por la necesidad de sufragar los gastos de las gravosas campañas bélicas, era una medida paliativa de los atrasos en la percepción de emolumentos el gratificar de forma directa e inmediata la acción punitiva llevada a cabo contra los enemigos, adjudicando los beneficios íntegros de la presa (o los dos tercios, según la categoría de las embarcaciones capturadas), a las dotaciones de los efectivos de la Armada, con lo cual esta medida se erigía en un acicate para reforzar el celo de unos hombres cuya acción directa era necesaria para el éxito de la empresa. Por tanto, el rey aduce, en la explicitación de su decisión, el estímulo que para las tripulaciones supondrá el establecimiento de esta legislación, aunando el interés económico con el estratégico.

El incremento de las capturas es un elemento dinámico en la política de un país en guerra, cuyos efectos se constatan a corto plazo y en un doble sentido, la ruina del comercio y la destrucción de los recursos navales del país adversario, con lo que contribuye en gran manera a conseguir, en condiciones favorables, el cese de las hostilidades.

Por último reseñaremos que España no se encontraba en una situación análoga a la de Francia para obtener unos resultados favorables del fomento del corso de particulares, pues la flota mercante española contaba con pocas embarcaciones de utilidad para este menester.

De este modo, si bien la Ordenanza de Corso está inspirada en la francesa, como ya hemos reseñado, se inserta en la tradición de las Ordenanzas españolas que la preceden, lo cual obliga a replantear la cuestión y asimilar la *Ordonnance* en todos sus aspectos, por lo que pronto es redactada su Adicional contemplando la actuación de la Armada con ventajas similares a las de los armadores particulares. La carencia de corsarios *stricto sensu* en número suficiente para una eficaz acción en la interrupción de la navegación y el comercio de los países enemigos, que será analizada más adelante, llevó a la Corona, con una visión realista de la situación, a promover la acción conjunta de los efectivos públicos y de los privados armados en corso. Esta-

ríamos ante una razón de índole técnica, por lo cual disentimos de la opinión expresada por Julio Guillén Tato al referirse al corso público con estas palabras:

«...Guerra de corso, sí, mas por buques de guerra, y no por corsarios particulares, propensos siempre, cuando menos, al contrabando, y no pocas veces en connivencia con cargadores y armadores desaprensivos/.../ su natural hidalgo [el español] le hizo abominar del corso particular, siempre abocado a la piratería, pues más que el ardor patrio lo inspiraba el provecho propio...»¹³.

Por los artículos III y IV el rey se reserva el derecho a quedarse con los buques de guerra que puedan ser útiles al Real Servicio, previo abono a los apresadores, por parte del Real Erario, de la cantidad correspondiente, según el avalúo efectuado por la Junta de Presas del Departamento a que fueron conducidos, pagadera en el término de dos meses.

En el artículo V se faculta la venta de todo buque apresado que no sea requerido para el Servicio. En virtud del mismo varias embarcaciones van a ingresar en la flota mercante destinada a la Carrera de Indias. El estudio de este fenómeno constituye el objetivo principal del presente estudio.

El tema del reparto del producto de las presas es minuciosamente consignado en los artículos VII al XIV¹⁴.

El XV hace referencia al establecimiento de un Montepío para mejorar la suerte de los heridos en combate, huérfanos y viudas de los que desempeñaron sus funciones en el servicio de la mar. La documentación que sustenta este trabajo nos muestra el puntual cumplimiento de la entrega del tercio para su mantenimiento¹⁵.

En el XVI se reseña que si este fondo de subvención fuese insuficiente para cubrir las demandas de este colectivo o de las bonificaciones particulares referidas en los artículos III y VI, la Real Hacienda supliría el déficit.

El XVII, por último, no es más que una fórmula instando al

13. J. F. Guillén Tato, *Índice de los papeles de la sección de Corso y Presas, 1784-1838*, 2 vol. Madrid, 1954, vol. I, pp. VII-VIII.

14. Ver APENDICE I.

15. Apoyada por referencias complementarias extraídas de A.G.S. Secretaría de Marina, 548.

cumplimiento de la normativa, hecho a comprobar mediante la exigencia de la declaración de las circunstancias del apresamiento.

* * *

Este es el marco legal que nos introduce en el fenómeno que es objeto de nuestro estudio. Como hemos visto, la legislación permitía que aquellos barcos que no fuesen requeridos para el servicio en las Escuadras de guerra de la Monarquía fueran adquiridos por particulares. A partir de las escrituras de venta de estas embarcaciones¹⁶, podemos acercarnos al hecho frecuentemente repetido de la inserción de muchos barcos apresados por la Armada en el conjunto de la flota mercante colonial. Se trata de una aproximación que no permite la valoración cuantitativa precisa, por cuanto muchas presas eran empleadas en la navegación costanera o de cabotaje, y escapan a nuestra documentación, pero que nos ofrece datos de extraordinario relieve para nuestro conocimiento de la composición de las flotas que servían el comercio de Ultramar.

En efecto, la flota mercante de Indias en el período del Libre Comercio se nutre de embarcaciones de muy diversa procedencia: naves fabricadas en astilleros españoles o extranjeros; barcos de segunda mano, en gran parte de fábrica foránea, y buques apresados y subastados en puertos de la Península o de las colonias americanas.

En esta época, jalonada de confrontaciones bélicas, no es de extrañar que exista la vía enunciada en último término, clara y diferenciada, como canal de acceso a la matrícula gaditana con destino a la Carrera. Una vía que por su cuantía total se puede considerar como una de las habitualmente utilizadas por los navieros para surtirse de embarcaciones. No hemos de olvidar que para el período 1778-1802, son 86 las embarcaciones suministradas por el curso público, sin hacer mención de las procedentes de los apresamientos de corsarios particulares¹⁷.

16. Las fuentes que sustentan este trabajo proceden del ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (en delante A.G.I.), sección de Consulados, legajos: 896, 898-902, 904-909, 911 y 913.

17. La importancia de este total de 86 unidades, a las que hay que añadir las 61 del curso privado, aumenta si consideramos que este canal es sólo factible en momentos de guerra, mientras que los restantes se mantienen constantes a lo largo del período. Los datos, porcentajes y las referencias generales proceden del artículo de M. Alfonso Mola, «La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802)» en Actas VIII Jornades d'Estudis Historic: *El Comerç alternatiu: corsarisme i contraban*. Palma de Mallorca, 1989 (en prensa).

Los armadores se benefician de una situación especial, la guerra, que propicia la captura a los enemigos de buques sueltos o convoyes, cuyas unidades, sacadas a pública almoneda, van a engrosar el número de las que se involucran en el tráfico atlántico. Ello supone una ventaja económica inicial, ya que la disponibilidad de un crecido número de embarcaciones, a las que se desea dar una pronta salida, abarata los costos, al tiempo que suple las carencias de una producción nacional poco desarrollada¹⁸.

Las presas pueden proceder de las capturas efectuadas por parte de corsarios particulares y de las llevadas a cabo por dotaciones de la Armada, tanto española como de otras naciones¹⁹. En este trabajo vamos a referirnos en concreto a dos apresamientos de diferente carácter. En primer lugar, nos ocuparemos de las embarcaciones procedentes del convoy inglés apresado por las escuadras combinadas de Sus Majestades Católica y Cristianísima en 1780, y en segundo lugar, del convoy capturado por la escuadra de la República Francesa en 1795.

No es arbitrario que hayamos elegido estos dos convoyes ingleses para su conocimiento más profundo. Suponen dos hitos diferenciados en sus características intrínsecas y al mismo tiempo manifiestan similitudes que nos permiten extrapolar de sus particularidades unos parámetros, unos patrones complementarios aplicables a la generalidad, de gran utilidad para diseñar la panorámica del curso público como fuente suministradora de vehículos explotados en el tráfico ultramarino.

Comencemos enunciando sus divergencias. Así, el primero, se produce poco después de la promulgación de la Ordenanza de Corso de 1779. Se inserta en el ciclo más importante y caracterizado del curso español. Su apresamiento acaece en un período de guerra, la de las Trece Colonias. Por último, la captura es efectuada por la escuadra combinada hispano-francesa. El segundo, por el contrario, tiene lugar justo entre la aparición de las Ordenanzas de 1794 y

18. Naturalmente esta ventaja es relativa, ya que no compensa en absoluto el aumento del riesgo en el tráfico marítimo, aunque contribuya en alguna medida a equilibrar las pérdidas ocasionadas por la inseguridad del momento.

19. La documentación nos muestra la acción en corso de las armadas francesas, inglesa y holandesa como fuente de acceso de embarcaciones a la matrícula de la Carrera.

1796, ya aludidas, que remodelan el curso de particulares²⁰. Es un caso atípico dentro del marco de los ciclos que conforman el curso público en el último cuarto del siglo XVIII. Se realiza en una etapa de paz para España, después de la firma de Basilea y antes del Primer Tratado de San Ildefonso. Para terminar, su captura es fruto de la actuación de la armada francesa.

Prosigamos contemplando sus puntos de contacto. Se trata en ambos casos de la captura en una sola maniobra ofensiva de gran número de barcos, el puerto en que tiene lugar su derivación hacia la explotación como mercantes de la Carrera es Cádiz, la nación a la que se va a despojar de tan elevado contingente de buques es Inglaterra, y, finalmente, es parecida, como enseguida veremos, la importancia cuantitativa que representan en los momentos respectivos de inserción en la flota colonial.

El perfil general que se deduce de lo anterior se concretaría en un curso público reglamentado por la Adicional de 1779, con ciclos que corren paralelos a las etapas de guerra: Guerra de Independencia de Estados Unidos, Guerra contra la Convención y reanudación de las hostilidades contra Inglaterra. Los puertos pertenecientes a la monarquía española están abiertos no sólo a las presas de nuestra nación sino a las efectuadas por los efectivos oficiales de aquellos países con los que se mantienen relaciones de amistad o cooperación. Asimismo, que la Marina inglesa es la más castigada (el 79% de las presas tienen este origen), aunque no en exclusiva²¹; que la bahía gaditana es el punto geográfico elegido con mayor frecuencia por los corsarios para dirigir las presas (el 68,5% tiene este destino); y se manifiesta como una constante que estas capturas nutren la flota comercial que nos interesa.

Se trata, pues, de dos ejemplos significativos que ilustran una de las vías habituales de incorporación de navíos a la Carrera de Indias, de integración de la flota colonial en la época del Libre Comercio.

* * *

20. Hay que tener en cuenta que se mantienen sin modificar las cláusulas que respectan al curso público, continuando vigente el proceso de presas estipulado en la Adicional de 1779.

21. Dependiendo de las circunstancias bélicas, además de presas inglesas, las fuentes nos ofrecen evidencias de apresamientos franceses, portugueses, norteamericanos y suecos que son incorporados a la flota de Indias.

El primer ejemplo analizado es el del convoy inglés apresado por la escuadra combinada hispano-francesa.

En efecto, la guerra provocada por la Independencia de Estados Unidos fue la ocasión para que renaciese la alianza prevista por el Pacto de Familia. Y en este contexto las escuadras de ambas naciones hicieron frente unidas a la flota inglesa, con éxito relativo²².

Uno de los episodios de la guerra tiene como protagonista al teniente general don Luis de Córdoba y Córdoba, a quien fue encomendado el mando de la escuadra de Cádiz que zarpó el 23 de junio de 1779, al día siguiente de la declaración oficial de la ruptura de hostilidades con Inglaterra, para en acción mancomunada con las fuerzas de Francia atacar las Islas Británicas. Una metereología adversa y los estragos del escorbuto a bordo frustraron las esperanzas de los aliados. Seis meses más tarde sería restituido a Cádiz para apoyar a Lángara y Barceló en el bloqueo de Gibraltar²³.

Pasemos a la descripción y análisis del convoy apresado por la escuadra combinada al mando de D. Luis de Córdoba y el caballero Beausset, actuación propiciada, como ya hemos apuntado por la alianza entre los gobiernos de Luis XVI y Carlos III en el marco de la Guerra de las Trece Colonias, con el objetivo de hacer frente a la flota de S. M. británica. La escuadra se componía de 27 buques españoles y 11 navíos franceses.

En los primeros días del mes de agosto de 1780 el conde Floridablanca envió despachos a Córdoba, avisándole de la salida simultánea de Inglaterra de los convoyes de las Islas Orientales y Occidentales, que navegarían conjuntamente hasta las Islas Azores, donde cada uno tomaría su respectivo rumbo.

En la madrugada del 9 de agosto, a unas 60 leguas al oeste del cabo San Vicente, fueron localizados los convoyes ingleses, compuestos por 61 barcos. Al amanecer comenzó la persecución que concluyó con un rotundo éxito: 55 mercantes fueron apresados y conducidos a Cádiz, mientras sólo conseguían escapar los 3 buques de guerra (1 navío y 2 fragatas) que escoltaban los convoyes y otros 3 mercantes²⁴.

22. J. M. Carlan, *Navíos en secuestro. La Escuadra Española del Océano de Brest (1779-1802)*. Madrid, 1941, pp. 15-17.

23. C. Fernández Duro, *Armada española desde la reunión de los reinos de Castilla y de León*, 9 vol. Madrid, 1895-1903, vol. VIII, pp. 233-258.

24. A.G.S. Secretaría de Marina, 717. Fernández Duro ofrece cifras diferentes: 51 naves apresadas y 2 mercantes escapados. *Armada...*, p. 276.

Fernández Duro constata el buen resultado económico, traducido a 140 millones de reales, valor de las presas. También hay que tomar en consideración que los 3.000 hombres hechos prisioneros y la pérdida del vestuario destinado a las tropas, del armamento y de las municiones fueron factores que contribuyeron en gran medida a que la idea de agresión a las posesiones españolas hubiera de ser descartada en la siguiente campaña²⁵.

El convoy fue marinado y conducido a Cádiz. Sometido al dictamen del Juzgado de Presas, fue declarado por de buena y legítima presa, lo cual fue comunicado por el presidente de la Junta de Presas de la Isla de León a D. Luis de Córdoba, instándole a la presentación de los diputados apoderados de la escuadra combinada para proceder a la descarga, almacenaje y venta de los cargamentos y las embarcaciones.

La Junta diputó al brigadier de la Real Armada Francisco Melgarejo para cuidar de los intereses de la Real Hacienda por el tercio del total respectivo a ambos soberanos. En nombre de los intereses de la escuadra española actuaron los capitanes de navío Vicente Tofiño y José Varela. Los de la Escuadra francesa fueron representados por los capitanes de navío conde de Forbin y caballero Verdun de la Crène. Todos ellos tenían la facultad de nombrar personas de crédito y confianza del comercio para el manejo, conocimiento, dirección y venta de las presas, pues sabrían dar el giro conveniente a la operación, de forma que el beneficio obtenido fuese mayor que si se le encargaba a persona lega en la materia. Además quedaba solventada la continuación de las transacciones en caso de que las escuadras tuviesen que darse a la vela antes de finalizadas éstas en su totalidad, como así ocurrió. Asegurándose de esta manera que la premura no incidiría en la caída de precios, de por sí más ventajosos para los armadores en las subastas de embarcaciones apresadas.

Los diputados apoderados nombrados por la Marina de Francia fueron Lorenzo Lecouteulx y Tomás Gervinai y por la de España Juan Antonio Herrera y Domingo Esteban de Olza, ambos reputados comerciantes y navieros gaditanos. Los generales aprobaron esta

25. Fernández Duro, *Armada...* p. 276. Esta victoria naval fue considerada de tal importancia que le fue encomendado al geógrafo del rey, Tomás López, levantar una carta de navegar muy exacta del lugar en que se produjo el apresamiento con la disposición de los navíos en la maniobra ofensiva (A.G.S. Secretaría de Marina, 717).

elección, firmando un despacho a bordo del navío *Santísima Trinidad* el 21 de septiembre. Comenzadas las negociaciones para la venta del convoy, la primera embarcación de las que posteriormente se insertaron en la Carrera de Indias, la nombrada *Eagle*, fue adjudicada el 11 de febrero de 1781.

En los mismos términos que la escuadra española se beneficiará de las concesiones otorgadas por S. M. en la Adicional de la Ordenanza de Corso de 1779, iba a ver recompensada su actuación la francesa amparada por la *Ordonnance du Roi* du 28 mars 1778 (artículos I y II), que ya hemos comentado.

Es evidente que una parte de las embarcaciones provenientes de este convoy serían adquiridas para el Real Servicio y otra sería dedicada al comercio no ultramarino. Sin embargo, podemos constatar que es fuerte la proporción de las que pasan a engrosar la flota mercante de Indias, 21 de las 55, es decir un 38% del total.

Es más, si frente a la cifra del informe existente en la Secretaría de Marina del Archivo General de Simancas²⁶ tomamos como válida la cifra de 51 reflejadas en el Memorial al rey Carlos III²⁷, el porcentaje se elevaría al 41%.

Ahora bien, si tenemos en cuenta que 20 embarcaciones fueron vendidas en el transcurso del año 1781 y sólo 1, *La Charlotte*, lo fue en el siguiente, dado que en ese año se hicieron un total de 36 transacciones de buques dedicados al tráfico ultramarino, en números absolutos tenemos que sólo 16 compra-ventas son ajenas al convoy en cuestión, por tanto el 55,5% del movimiento transaccional del puerto de Cádiz en el año 81 está constituido por las unidades de este apresamiento.

Resulta evidente que los navieros supieron beneficiarse de la coyuntura favorable que suponía el contingente de presas disponible, manifestándose como el canal más utilizado para la adquisición de embarcaciones, puesto que él solo es superior a la suma de los restantes (el encargo directo de naves en los astilleros, el del mercado de segunda mano entre armadores y el de presas de corsarios particulares). Y todavía aumenta más su significación si consideramos que

26. A.G.S. Secretaría de Marina, 717.

27. Relación que el comandante general de la escuadra combinada don Luis de Córdoba ha formado de los 51 buques apresados y remitidos al puerto de Cádiz, a cargo del jefe de Escuadra don vicente Doz. *La Gaceta de Madrid*, 29 de agosto de 1780.

6 de las 16 embarcaciones que son protocoladas el año analizado proceden también del curso público.

Si dirigimos nuestra atención al CUADRO I, en donde se muestran, entre otros datos, el tonelaje y el precio en que cada una de las unidades fue adjudicada, podemos comprobar que no guarda relación generalizable el uno respecto del otro. La explicación de esta realidad hay que buscarla en el estado de conservación de cada barco en el momento de la subasta. Hecho que hemos de hacer extensible a aquellas otras que son compradas en el mercado de segunda mano y en cuyo avalúo también incide la longevidad estimada y la calidad y cantidad de los pertrechos con que están dotadas.

Al reducirse a cantidades casi inapreciables los casos, en concreto se trata de tres (el resto está constituido por buques de nueva construcción, o de porte totalmente disímil, o por otras presas de corso), los puntos de comparación con las compra-ventas de particular a particular de un tonelaje, si no coincidente, al menos aproximado, se nos plantean algo problemáticos. A pesar de que los patrones base de estimación se reducen a niveles poco significativos, no por ello hemos de pasarlos por alto. Esta eventualidad nos obliga, de cara a reforzar su estimación, a valorarlos al mismo tiempo que otros indicios complementarios, necesarios para confirmar nuestra hipótesis, antes esbozada, de los beneficios que reporta a los armadores el hecho de acudir a las subastas de efectivos provenientes del curso público para efectuar las adquisiciones de sus futuros barcos coloniales.

Hemos tomado como muestra el bergantín *John* de 124 Tm. el único que nos ofrece alguna posibilidad de comparación por su similar porte y que pasa a manos de Juan Andrés Prasca, conde de Prasca, en la cantidad de 1.500 pesos. Las tres embarcaciones de tonelaje equiparable (alrededor de las 100 Tm.) son el jabeque *La Virgen del Castillo* (a) *La Diligencia*, que se vendió en 2.000 pesos, y los paquebotes *N. S. de la Luz* y *S. José y S. antonio*, que lo fueron en 4.000 y 2.000 pesos respectivamente. Resulta obvio que las cifras pagadas son superiores a la cantidad que se abonó por el procedente del convoy estudiado.

Un solo ejemplo nos impide generalizar y por ello creemos oportuno el apoyar esta teoría con las alusiones que se desprenden de la documentación referentes a otros casos de curso público. Nos referimos a dos hechos. Primero, el que hubiera necesidad de estipular que ninguna presa podía ser enajenada en menos de los dos ter-

cios del avalúo llevado a cabo por expertos facultativos en el Arsenal de la Carraca, confirmándose, en las ocasiones en que disponemos de ambas cantidades, la compra por debajo del precio de salida. Segundo, tenemos la constatación documental de que son necesarias sucesivas convocatorias, fijadas en carteles anunciadores, de subastas, que no pueden llevarse a cabo porque no se presentan postores interesados en ellas, lo cual obliga, pasado un tiempo, a convenios particulares más arreglados a los intereses del comprador, que además no tiene competidor, así como la existencia de constantes pregones, indicativos de que las subastas no han podido ser cerradas por ser las pujas muy inferiores a los intereses de los corsarios apresadores, por lo que el agente comisionado para velar por sus intereses ha de repetir las una y otra vez hasta que consigue un monto no excesivamente alejado del que se considera justo.

La modalidad transaccional seguida para la colocación de estas presas en el mercado es la de negociaciones directas entre el naviero interesado y los agentes facultados para la operación, lo cual nos priva del dato del precio de salida. Sirviéndonos del material de apoyo explicitado e insertando las presas en el contexto de las inflexiones en los precios que provoca el juego de la oferta y la demanda, podemos deducir que estas embarcaciones no iban a constituirse en un caso excepcional, corroborado por el caso analizado, lo cual nos induce a afirmar que son adquiridas a buen precio por los armadores gaditanos.

La nómina de los nuevos propietarios, así como el listado de las embarcaciones adquiridas para el comercio indiano, se hallan también en el CUADRO I al cual remitimos para su conocimiento. No obstante, consideramos oportuno hacer una matización al respecto, que viene suscitada por haber deslizado, al referirnos a los compradores, la expresión 'armadores gaditanos', que podría inducir a una conclusión errónea. La mayoría de ellos, en efecto, son naturales o residentes en Cádiz, pero también hay excepciones, los cuales se valen de apoderados asentados en la plaza gaditana para que actúen de intermediarios en la adquisición de los barcos, según unas instrucciones precisas en cuanto a características y precio. Es el caso de Antonio Creus de Mataró que efectuó su compra a través de Esteban Miguel Massias, y de Pedro de Zuleta, vecino y del comercio de Campeche, en cuyo nombre actuó Pablo Morera. Por otra parte, Andrés de Begoña, del comercio de Bilbao, y José Carcases, del de Bar-

CUADRO I

CONVOY INGLÉS APRESADO EL 9 DE AGOSTO DE 1780

Tipo	Tm.	Nombrada	Nombre	Comprador	Fecha	Precio
bergan.	254	Eagle	N. S. de la Concepción (a) El Aguila	Andrés de Begoña	11-II-81	—
fragata	245 3/8	Aurora	La Aurora	Antonio Creus	24-II-81	180.368 r.
navío	511 1/8	Houghton	S. Carlos (a) El Rey de España	Pablo alvarez	24-II-81	600.000 r.
fragata	211 1/2	(n.º 38)	El Diligente	Francisco Larrañaga	7-III-81	12.000 p.
fragata	247 7/8	Clarendon	El Clarendon	Simón de Orueta	12-III-81	150.588 r.
fragata	334 6/8	Mars	S. Joaquín y Sta. Ana (a) El Marte	José de Miranda, Manuel y José Gutiérrez de Palacio, Dámaso J. de San Pelayo	16-III-81	—
fragata	250	Elisa	S. Lorenzo (a) La Empresa	Domingo Tomás Terry	11-IV-81	12.500 p.
bergan.	218	John	N. S. de la Pía (a) El John	Conde de Prasca	31-III-81	7.000 p.
fragata	207 1/7	Friendship	N. S. de Gracia y S. Telmo	Bartolomé Patrón	6-V-81	9.000 p.
fragata	312 5/8	Moran	Sr. S. José (a) El Jasón	Francisco de Sierra	24-V-81	18.000 p.
fragata	230 1/8	Júpiter	La Purísima Concepción (a) el Júpiter	Domingo Colombo	26-V-81	1.500 p.
fragata	251	Colhorn	La Sacra Familia (a) El Colhorn	Fco. Ant. de los Hoyos	26-V-81	18.000 p.
fragata	242 2/8	Catherine	N. S. de la Soledad (a) La Reina Luisa	Pedro de Zulueta	26-V-81	150.000 r.

CUADRO I (continuación)

Tipo	Tm.	Nombrada	Nombre	Comprador	Fecha	Precio
fragata	185 3/8	Willians	N. S. del Buen Viaje	José Carcases	29-V-81	6.200 p.
fragata	239 1/8	Lord North	Purísima Concepción y S. Fco. de Paula (a) La Dichosa	Ignacio Ant. Corallo	29-V-81	10.000 p.
fragata	249 4/8	George Planten	N. S. de la Piedad	Francisco del Valle	15-VI-81	9.000 p.
fragata	234	Vigilant	La Duquesa de Gandía (a) El vigilante	Jaime Fourrat	11-VIII-81	5.800 p.
fragata	177	Danteik	Stma. Trinidad (a) La Europa	Diego Felipe Pizano	20-VIII-81	4.500 p.
fragata	256	Charmant	N. S. de Guadalupe	Conde de Prasca	27-IX-81	3.500 p.
bergan.	124	John	La Natividad de N. Señor	Conde de Prasca	12-X-81	1.500 p.
fragata	266 2/8	Charlotte	N. S. del Rosario y Sta. Bárbara (a) La Gaditana	Ignacio A. Corallo	7-II-81	12.900 p.

FUENTE: A.G.I. Consulados, legajos 896, 898-902 y 904-907.

celona, aprovecharon la circunstancia de encontrarse por motivos de negocios en la citada ciudad para adquirir embarcaciones del convoy inglés que en ese momento estaban siendo ofertadas.

De la posterior trayectoria de estas naves, sabemos algunos datos, con cuyo análisis damos por finalizado el estudio del convoy inglés apresado en 1780. Varias cambiaron de nombre, de tipología o de dueño una o varias veces en el tiempo que duró su explotación económica transatlántica:

–La *N. S. de la Soledad* (a) *La Reina Luisa* fue vendida a José M.^a de los Cobos por 45.000 reales de vellón el 17 de mayo de 1792.

–La *Stma. Trinidad* (a) *La Europa* fue comprada por los hermanos Juan Bautista y Francisco Plá y Menza en 15.000 reales de vellón el 16 de noviembre de 1787.

–El bergantín *N. S. de la concepción* (a) *El Aguila* se transformó en fragata. que fue adquirida por Francisco Guarderas en 16.500 reales de vellón el 3 de abril de 1783.

–La *S. Joaquín y Sta. Ana* (a) *El Marte* había sido comprada en terceras partes por José de Miranda, Manuel y José Gutiérrez de Palacio y Dámaso Joaquín de San Pelayo. Pocos días después, el 9 de abril, Miranda rescata en su favor las dos terceras partes y aparece como dueño único. El 13 de febrero de 1785 la compra Bartolomé Benítez y Gálvez por 75.000 reales de vellón, cambiándole el nombre por el de *S. José, S. Miguel y S. Bernardo* (a) *El Conde de Gálvez*.

–La *Purísima Concepción* (a) *el Júpiter* fue vendida por Diego Colombo a su hijo Pablo, quien a su vez la vendió el 16 de diciembre del 91 por 30.000 reales de vellón a Agustín Parodi, quien le cambió el nombre por el de *Sta. Teresa*.

–La *N. S. de Gracia y S. Telmo* fue comprada por Dámaso Joaquín de San Pelayo, variándole el nombre a *N. S. de Cantonad*.

–El *Sr. S. José* (a) *El Jasón* pasó el 13 de mayo de 1787 a manos de Joaquín de Sorauren de Lima, quien, a su vez, lo vendió a Cristóbal Javier de Iztúriz el 17 de enero de 1789 por 7.500 pesos.

–El bergantín *N. S. de la Pía* (a) *El John* fue transformado en fragata.

* * *

Con la firma el 22 de julio de 1795 de la Paz de Basilea, se reanudan las relaciones con la República Francesa y se restablece el ar-

título XLVII de la Ordenanza de curso de 1779, ratificado por el XLIX de la Ordenanza de Corso de 1 de mayo de 1794, concediendo a los barcos españoles la facultad de marinar las presas a puerto extranjero, cuando estuviese próximo al lugar del apresamiento y se considerase oportuno, y, a la inversa, a las potencias amigas el hacer uso de los puertos españoles para dar salida a las presas hechas a los enemigos de su nación.

Por los pactos de familia, se acordó que Francia admitiría en sus puertos a los corsarios españoles y sus presas, pudiendo permanecer en ellos el tiempo que hiciese falta gozando de libertad de tránsito y salida. Las ventas podían hacerse sin abonar más derechos que los análogos que satisfacían los propios corsarios franceses, que, a la recíproca, obtenían idénticas ventajas en nuestras costas²⁸. El único trámite necesario era el de dar noticia al Cónsul o Vicecónsul para que les auxiliara e hiciese constar en el propio país el destino y venta de las capturas.

El apresamiento del convoy inglés se efectuó el 29 de septiembre de 1795. Hemos de tener en cuenta que hasta el 4 de agosto de 1796, fecha de la ruptura de relaciones con Inglaterra, no rigió el tratado de alianza con el Directorio francés. Por tanto, la escuadra del contraalmirante Richery²⁹ actúa en nombre de Francia y no conjuntamente con la escuadra española, como en el caso anteriormente analizado.

La noticia de la captura nos es facilitada por la documentación en los siguientes términos:

«...navegando el Océano la citada División francesa sujeta a las órdenes del Sr. Richery, avistó un convoy que reconocido ser inglés por cuyo motivo le dio caza y consiguió el apresamiento de 36 velas mercantes y un navío de guerra, que todos fueron conducidos a este puerto (Cádiz) /.../ se presentó escrito haciendo relación del apresamiento, lo público que era y que con su notoriedad bastaría solamente a los apresadores, para que desde luego, sin sujetarse a nuevas formalidades solicitasen su descarga y venta, como lo estimasen conveniente, para que a la verdad, su derecho a usar de todo el convoy es-

28. Cfr. Azcárraga, *El Corso...* pp. 114-115 y Guillén, *Índice...*

29. En 1796 el contraalmirante Richery salió de Cádiz con destino al Banco de Terranova al mando de su escuadra, compuesta por 7 navíos y 6 fragatas. Destruyó los establecimientos de Bulls, Chateaux e Islas de Saint-Pierre y Miquelon, con un centenar de buques pescadores de bacalao.

taba suficientemente esclarecido, con ser apresamiento hecho bajo escolta y bandera británica enemiga como tal de la Nación (francesa) /.../ se proveyó el auto declarándose por bien ejecutada presa y por pertenecientes la carga, pertrechos y jarcias a los apresadores, según las reglas y Ordenanzas...»³⁰.

Finalizadas las diligencias oficiales, ratificadas por las declaraciones de los capitanes ingleses y con la intervención del traductor Luis Trosé, se facultó el 26 de octubre a Jaime Fourrat, como agente general de todos los cargamentos y embarcaciones apresadas, para encargarse de la dirección del trámite administrativo previo a la venta y más tarde conseguir que ésta fuese ventajosa para los apresadores, ya que era un reputado comerciante y naviero, cuyo ámbito de acción se hallaba en el puerto gaditano, y por tanto buen conocedor de los entresijos del mundo que rodea la compra-venta de embarcaciones. Ejemplo de ello es que para obtener un buen precio, a nivel personal, en la adquisición de dos de estos buques, no actuó directamente, sino a través de un intermediario, Antonio Martínez y Mayans.

El 10 de noviembre se dictó auto en Cádiz por el cual don Joaquín de Fonsdeviela, teniente general, capitán general de la provincia y gobernador militar y político de la plaza de Cádiz, justificaba la legitimidad del apresamiento, puesto que los bajeles navegaban bajo pabellón inglés, convoyados por un navío de guerra y pertenecían a vasallos de Su Majestad Británica, con la sola excepción del falucho portugués *San Antonio*, de propiedad neutral³¹.

Es interesante comprobar que de nuevo nos encontramos con un alto porcentaje de inserción en la Carrera, 13 de las 37 naves, es decir, el 35% de las embarcaciones procedentes de este convoy (descartadas las aprovechadas para el Real Servicio y las que pasan al tráfico mediterráneo y atlántico de las costas europeas) son matriculadas con destino al comercio de Indias.

La compra de estas presas se va a efectuar en el transcurso del año 1796, a excepción de la fragata *Royal Princess*, ya realizada el año anterior. A lo largo de 1796 se presentan junto con estas 12 escrituras de propiedad otras 25, de las cuales 5 corresponden a barcos de nueva construcción, 2 son presas y 3 procedentes de embargos

30. A.G.I. consulados, 908.

31. La composición de este convoy se encuentra en el APENDICE II.

CUADRO II

CONVOY INGLÉS APRESADO EL 29 DE SEPTIEMBRE DE 1795

Tipo	Tm.	Nombrada	Nombre	Comprador	Fecha	Precio
fragata	250	Royal Princess	N. S. de la Soledad y S. Blas (a) Princesa Real	Diego Pintado	6-XI-95	2.500 p.
bergan.	137	Bingley	N. S. del Patrocinio	Antonio Pérez	12-I-96	3.400 p.
bergan.	180	Minerva	S. Antonio (a) Minerva	Cristóbal Arizón	13-I-96	5.500 p.
fragata	280	Sea Horse	N. S. del Rosario (a) El Príncipe Fernando	R. C. de Filipinas	16-I-96	12.500 p.
bergan.	144 1/2	Chatans	El Richery	Jaime Fourrat	25-I-96	3.400 p.
bergan.	150	Falcon	La Divina Pastora y el Patriarca St. S. José	Ant. C. Mercier	11-II-96	3.200 p.
fragata	216	Ganimedes	La Perla	Jaime Fourrat	22-II-96	7.000 p.
bergan.	116	Margaret	La Virgen María (a) La Margarita	Francisco Colombo	23-II-96	3.000 p.
paqueb.	140	Ann	Sta. Ana y S. Vicente Ferrer	Diego Pintado	26-II-96	4.000 p.
bergan.	130	Pomona	La Victoria (a) La Pomona	Francisco Colombo	27-II-96	3.500 p.
frgata	200	Nestor	N. S. del Camino (a) El Néstor	Cristóbal Javier de Iztúriz	19-III-96	10.000 p.
bergan.	120	Martha	Sto. Domingo (a) La Marta	Romualdo Pascual de Tejada	23-III-96	46.500 r.
fragata	450	Hensley	N. S. de la Concepción y Sr. S. José (a) La Manchega	José Sánchez Díaz y Herrero	14-VII-96	60.000 r.

FUENTE: A.G.I. Consulados, leg. 908, 909, 911 y 913.

han sido puestas a la venta por el sistema de subasta. Así pues, suponen el 32% de las escrituras tramitadas el referido año y el 37,5% de las que reflejan transacciones de segunda mano. Porcentajes elocuentes de la magnitud de la oferta y aprovechamiento de la misma.

Llama poderosamente la atención el hecho de que absolutamente todas se pagan en vales reales, mientras que para las otras 25 sólo en el caso de las fragatas *Stma. Trinidad (a) La Preciosa* y *Buen Consejo, Sta. M.^a del Socorro* y *S. Rafael* se utiliza este medio de pago. Por tanto, no es desaprovechada la ocasión idónea para colocar un papel moneda ya ampliamente devaluado y sin demasiada garantía.

A la vista del CUADRO II se hace evidente, de nuevo, que el tonelaje no es el factor determinante a la hora de fijar el precio de venta, en el que incide de forma muy directa el estado de conservación³², la edad y otras circunstancias inherentes a la nave u otros elementos aleatorios como la presión de la demanda, la oferta, la coyuntura del comercio, etc. Las oscilaciones observadas en este cuadro son válidas también para el resto de las embarcaciones. No obstante, haremos un análisis comparativo e intentaremos establecer unas conexiones que nos den una visión de conjunto.

Por ejemplo, la fragata *Buen Consejo, Sta. M.^a del Socorro* y *S. Rafael* de 250 Tm. se compra en 20.000 pesos, mientras que por el contrario, el paquebote *San Félix*, de idéntico porte, se vende en 7.500 pesos. Igualmente, procedentes del mismo lote, la *Royal Princess* de 250 Tm. es adquirida en 2.500 pesos, mientras la *Ganimedes*, de menor tonelaje (216 Tm.) alcanza los 7.000 pesos.

No sabemos hasta qué punto sería posible establecer unos parámetros válidos con los que se pudiera afirmar con rotundidad lo ventajoso de la operación de compra de presas. En todo caso, ejemplos no faltan y se encuentran reflejados en el CUADRO III, evidenciando que la tónica general está por debajo de lo pagado por embarcaciones que no son presas. Además no hemos de olvidar el hecho del pago en vales reales, ya apuntado.

32. La constatación de este hecho se hace extensible a las embarcaciones que cambian de propietarios en este período, a tenor del único ejemplo que conocemos, el del bergantín *N. S. del Carmen* y *Sta. Rita*, 200 Tm. de porte, del que se explicita que a causa de su «decadente estado» se vende en 2.500 pesos.

CUADRO III
PRECIOS / TONELAJE

CONVOY APRESADO			OTRAS VENTAS EFECTUADAS EN 1796		
Nombre	Tm.	Pesos	Nombre	Tm.	Pesos
Margaret	116	3.000	Trinidad (a) Mercurio	106	6.000
Pomona	130	3.500	San Juan	126½	3.500
Bingley	137	3.400			
Ann	140	3.400			
Chatans	144½	3.400			
Falcon	150	3.200	S. José (a) Catalina	160	3.750
			Rosario (a) Tenerife	175	7.818

FUENTE: A.G.I. Consulados, 908 y 909.

Por último reseñaremos otra ventaja para los armadores. Extinguida la prórroga que posibilitaba la matriculación de embarcaciones de construcción extranjera para su explotación en el comercio de Ultramar, la Corona otorgó gracia a todos los compradores de las unidades de este convoy que se dedicasen a tal fin, para que pudieran matricularlos en la Carrera, eximiéndoles además del abono del derecho de extranjería, previo a la naturalización del buque, medida que tendía a fomentar la adquisición de las mismas.

Finalmente concluiremos diciendo:

Primero. Que la captura de estos dos convoyes ingleses es un ejemplo para constatar el triple negocio, de ámbito privado y público, realizado respectivamente por los armadores, las dotaciones de la Armada real y la Corona, beneficiarios interconectados del mismo hecho: la presa de corso realizada por efectivos de la Armada. Los armadores resultan beneficiados por el abaratamiento de los costos motivados por una oferta cuantitativamente elevada. Los oficiales y tripulaciones se benefician de unas compensaciones económicas inmediatas, en un momento en que era difícil percibir los emolumentos regulares previstos por su servicio. La Corona se beneficia del ingreso directo de numerario en las arcas de la Real Hacienda, al mismo tiempo que consigue incentivar a las dotaciones de la Armada abrumadas por la dureza de la guerra marítima.

Segundo. Que el mismo hecho ilustra una de las vías de aprovisionamiento de efectivos para el tráfico atlántico, una vía muy im-

portante por su cuantía y persistencia a lo largo del período del libre comercio.

Tercero. Que del mismo modo, la incorporación al mercado gaditano y la inserción en la Carrera de Indias, permiten responder al interrogante que suscita la evidencia de la elevada presencia de embarcaciones de construcción extranjera en la flota mercante del libre comercio con Indias, cuando la legislación borbónica, y muy concretamente el artículo II del Reglamento para el Comercio Libre, prima la construcción española e incluso prohíbe la adquisición de buques de factura foránea.

APENDICE I

REPARTO DEL BOTIN SEGUN LO ESTIPULADO EN LA ADICIONAL DE 1779

Artículo VIII. El tercio que corresponda a los Oficiales Generales, Comandantes y demás Oficiales se hará en todos casos un cuerpo, del cual todos los Oficiales de una Armada Naval, Escuadra, División o de un Navío u otro Buque que tenga comisión particular, tendrá la parte según su grado, y sin atender otro respecto, del modo siguiente:

Al Capitán General	30 partes
Al Teniente General que mande en Gefe	20 »
Si no mandare	15 »
Al Gefe de Escuadra con mando	15 »
Sin él	10 »
Al Capitán de Vandera de un General	5 »
Al Capitán de Navío con mando	5 »
Al mismo mandato Fragata	3½ »
Al Capitán de Fragata con mando	3 »
Sin él	2½ »
A Teniente de Navío mandando	2 »
Sin mando	1½ »
Al Teniente de Fragata, Capitán de Brulot o Alférez de Navío con mando	1 »
Sin mando	1/2 »
Al que mande Urca de Guerra	Lo que le toque según su grado
Al Alférez de Fragata con mando	1/2 parte
Sin él	1/4 »
Al Contador	1/4 »
Al Capellán y Cirujano primero	1/4 »
A los Guardias Marinas	1/8 »

Artículo IX. Los dos tercios que corresponden a los Equipages se repartirán en la forma siguiente:

A los primeros Pilotos	A cada uno 4 partes
A los primeros Contramaestres	»
A los primeros Condestables	»
A los primeros Sargentos	»
A los demás Sargentos de Marina	A cada uno 3 partes
A los primeros Calafates	»
A los primeros Carpinteros	»
A los primeros Maestros de Velas	»
A los segundos Contramaestres	»
A los segundos Pilotos	»
A los segundos Condestables	»
A los Pilotos Prácticos	»
A los segundos Cirujanos	»

A los segundos Carpinteros	A cada uno 2½ partes
A los segundos Calafates	»
A los segundos Maestros de Velas	»
A los primeros y segundos Guardianes	»
A los Cabos del Real Cuerpo de Artillería y los de Infantería de Marina	A cada uno 2 partes
A los Patronos de Lancha y Bote	»
A los Pilotines	»
A los terceros Carpinteros	»
A los terceros Calafates	»
A los terceros Veleros	»
A los Practicantes de Cirugía	»
A los Boticarios y Armeros	»
A los Bombarderos	A cada uno 1½ parte
A los Timoneles y Gavieros	»
A los Comisionados del Proveedor, Toneleros, Panaderos y Cocineros y a cualquiera Empleado que no sea Marinero y goce Ración	»

APENDICE II

COMPOSICION DEL CONVOY INGLES APRESADO POR EL CABALLERO RICHERY

Libertad. Marina. Igualdad. República Francesa. División Francesa del Ciudadano Richery. Año cuarto hoy diez Brumario, o treinta y uno del mes de Octubre año cuarto de la República Francesa a bordo del Navío Júpiter en la Bahía de Cádiz.

Nos Comandante de la División y Jefe Civil, certificamos y declaramos haber conducido a este Puerto treinta y siete presas Inglesas hechas por la expresada División, de los cuales el nombre, porte y cargamento de cada uno de los dichos Buques se hallan anexos al presente proceso verbal que sirve de descargo para todo. Certificamos además haber puesto los sellos con el sello del Estado sobre todas las Escotillas de dichos Buques cerrando los efectos de sus Cargamentos y lo hemos así firmado para que sirva a donde necesario sea.

La Industria, de 130 toneladas, Capitán Alegre, cargado de Aceite.

El Boston, de 150 toneladas, Capitán Laissard, cargada de Aceite, Azufre y frutos secos.

La Susana, de 150 toneladas, cargada de Aceite, Azufre y otras Mercancías.

Al Arno de Hull, con carga de mercancías secas.

La Bonita, de 200 toneladas, con carga de Trigo.

La Fortitud, de 200 toneladas, con carga de Aceite, Pasas y Trapo.

El Sea Horse, de 320 toneladas, con carga de diversas mercancías secas.

La Betsey, de 150 toneladas, con carga de Vinos.

El Horse Joe Club, de 160 toneladas, con carga de Bacalao y Salmón.

La Minerva, de 130 toneladas, con carga de Seda y Aceite.

El Daniel, de 160 toneladas, con carga de varias Mercancías.

La Ann, de 150 toneladas, con carga de Aceite y Azufre.

El Nebil, de 100 toneladas, con carga de Aceite y Orosur.

La Lily, de 120 toneladas, de Aceite, Seda y Ginebra.

La Sirena, de 120 toneladas, con carga de Orosur.

El Despacho, de 150 toneladas, de Azufre, Arroz y Trapos.

El Aquilon, de 180 toneladas, con Aceite y Mármol.

El Paquet, de 150 toneladas, con carga de Algodón y Azufre.

La Emma, de 200 toneladas, con carga de Vino Rojo.

El Richard and Thomas, de 80 toneladas, en lastre.

El Olive Branch, de 100 toneladas, con Aceite y Pasas.

El Margaret, de 120 toneladas, con carga de Drogas de Botica.

El Trade, de 150 toneladas, con carga de Algodón y Lana.

El Royal Princes, de 300 toneladas, con Aceite, Algodón y Pielas.

El Nestor, de 300 toneladas, con carga de Algodón, Aceite y Pielas.

El Bristol (a) El Esteban, de 130 toneladas con Seda y Aceite.

El Falcon, de 150 toneladas, con carga de Bacalao.

La Providence, de 160 toneladas, con carga de Duelas.

La Laney, de 150 toneladas, con carga de Aceite y Algodón.

La Ganymedes, de 220 toneladas, con carga de Seda.

El Hemsley, de 320 toneladas, en lastre.

El Constant Trader, de 300 toneladas, con carga de lastre.

La Fidelity, de 280 toneladas, en Lastre.

El Chatans, de 200 toneladas, en Lastre.

El Golden Lion, de 300 toneladas, con carga de Cañones.

El falucho portugués *El San Antonio*, en lastre, vacío.

Navío de Guerra *El Júpiter*.