

ALISIOS DE GUERRA. LA AMENAZA CORSARIA EN LA PALMA: LOS INSURGENTES AMERICANOS (1815-1828)

TRADE WINDS OF WAR. THE CORSAIR THREAT IN LA PALMA: LATIN AMERICAN INSURGENTS (1815-1828)

José Eduardo Pérez Hernández

RESUMEN

Este artículo aporta testimonios inéditos de apresamientos ocurridos en los alrededores de la isla de La Palma, conservados en los archivos locales: nombres y referencias de corsarios insurgentes y de barcos capturados. Se aborda su impacto en la vida cotidiana y en la mentalidad de sus habitantes. La última época de los corsarios dejó una duradera huella en la memoria de los isleños y afectó a su vida material vinculada al mar, pero no logró paralizar el tráfico marítimo, el cual siguió activo adoptando diversas medidas de precaución y una máxima sencilla: barco perdido, barco repuesto. Por último, nuevos datos sobre la fragata *La Amistad* sugieren una posible relación anterior con el corso.

PALABRAS CLAVE: corsarios iberoamericanos, barcos capturados, La Palma, siglo XIX, medidas de seguridad, fragata *La Amistad*.

ABSTRACT

This article provides privateering unpublished testimonies that took place around the island of La Palma, preserved in local archives: names and references of insurgent corsairs and captured ships. We have studied its impact on everyday life and in the minds of the islanders. The last great age of privateers left a lasting impression and affected the economy of the island linked to the sea, but failed to stop maritime traffic, which remained active taking various precautions and maximum simple: lost ship, boat replaced. Finally, new data on the frigate *La Amistad* suggest a possible previous relationship with the Corsican.

KEYWORDS: Latin American privateers, captured ships, La Palma, 19th century, safety measures, frigate *La Amistad*.

José Eduardo Pérez Hernández: Licenciado en Geografía e Historia. Historiador. Calle Prolongación de Sterlitzias, 10, Breña Alta, La Palma. joseduph@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

Mucho tiempo después de que el último corsario enemigo merodease por las aguas del archipiélago canario, la huella de aquellas depredaciones continuaba impresa en la mentalidad de los palmeros. No podía ser de otro modo, dada la posición estratégica de las islas en el cruce de las rutas atlánticas y en un contexto de frecuentes guerras, ofensivas y defensivas, sostenidas por el Imperio español contra el enemigo inglés, francés, holandés, berberisco, turco, argelino y americano. Desde el siglo dieciséis hasta las últimas acechanzas del corsario iberoamericano finalizando la década de 1820, la frecuencia de este tipo de acciones bélicas tanto en la costa como en mar abierto, con el consiguiente efecto perturbador en la economía y la psicología del isleño, lo convierte en un fenómeno estructural de la historia canaria¹.

Entre los hechos de armas que dejaron una impronta indeleble en el inconsciente colectivo de los palmeros, marcándolo a fuego con los yerros del miedo, el saqueo e incendio de Santa Cruz de La Palma por el pirata francés Le Clerq en 1553 produjo el efecto más terrible². Más tarde, en 1585, el ataque frustrado de Drake a la misma capital constituyó otro hito inolvidable. Puede decirse que, tres siglos después, ante los rumores de invasión de las islas, primero en la última guerra de Cuba (1895-1898) y luego durante la segunda guerra de los Bóers (1899-1902), su memoria aún despertaba inquietud y zozobra. Pero además su recuerdo aparecía asociado felizmente al tiempo festivo. Entre las fórmulas ideadas con el fin de recaudar fondos para la bajada lustral de la Virgen de Las Nieves, existía la costumbre, hoy perdida, de «fletar» un barco que recorría los campos limítrofes de la ciudad de Santa Cruz de La Palma pidiendo dinero para las fiestas, cuyos *marineros* recitaban décimas petitorias como la que sigue, correspondiente a la edición de 1885:

No es corsario ni pirata
esta estraña embarcación;
de la pura devoción
la empuja la brisa grata.
Buscando va cobre o plata
por las costas a porfía;
que quiere en cercano día
con donativos piadosos
trabordar frutos preciosos
a la Nave de *María*³.

Así pues, la vida cotidiana de los isleños fue conmovida por las razias corsarias. Es por ello que ha sido, es y será un tema recurrente en nuestra

historiografía. Aunque pudiera parecer que todo había quedado dicho ya con la obra monumental *Canarias y el Atlántico: piraterías y ataques navales en Canarias* de A. Rumeu de Armas, publicada a mediados del siglo veinte, no ha sido así. Luego de la reedición de esta magna obra en 1991, se renovó el interés por el corso y la piratería en el archipiélago. A. Béthencourt Massieu realizó aportaciones novedosas sobre el corso marítimo en las islas Canarias en la primera mitad del dieciocho y L. A. Anaya Hernández ha hecho lo propio respecto de la piratería berberisca en el Antiguo Régimen. Antes, M. de Paz Sánchez se había ocupado de los corsarios americanos en Canarias, llevando el recorrido temporal del corso hasta su punto final en el primer tercio del diecinueve.

El citado Béthencourt, consciente de la complejidad del fenómeno corsario y de sus repercusiones en la vida y mentalidad de los canarios, propuso la formación de equipos de investigadores que pudieran abarcar la diversidad y dispersión de las fuentes sobre el particular, desde el ámbito local al internacional⁴. Ha prevalecido, sin embargo, el recurso de las aportaciones individuales por parte de nuevas generaciones de historiadores interesados en este tema. Una de tales contribuciones es la que se ofrece aquí sobre la acción corsaria, circunscrita a la isla de La Palma, puesta en marcha por las nacientes repúblicas hispanoamericanas entre 1815 y 1828 con el fin de asegurar su independencia de la metrópoli (con más frecuencia, el corso rioplatense, en los primeros años, y el colombiano, en los últimos).

El fenómeno de los corsarios *insurgentes* (como tiende a denominarse desde la perspectiva española; *libertadores*, o combatientes por la libertad, desde el punto de vista hispanoamericano), ha sido estudiado por De Paz Sánchez en el ámbito canario⁵, quien utilizó a menudo testimonios emanados de las altas esferas insulares destinados a ser leídos en esferas aún más altas; en suma, documentación política y diplomática, representaciones e informes, con un enfoque del problema corsario acentuado en el alarmismo, buscando así la obtención de nuevos recursos defensivos. Pero, ¿cómo esta guerra de corso afectó a la vida cotidiana de las gentes de a pie, de mar y de comercio? ¿Qué efectos produjeron en la mentalidad y economía de los isleños las depredaciones y merodeos de los corsarios en sus aguas, y qué estrategias pusieron en práctica para evitar el peligro? Para dar respuesta a estas cuestiones es preciso abordar el tema desde abajo, es decir, recurriendo a los archivos locales.

En consecuencia, y ciñéndome a la isla de La Palma, las fuentes archivísticas sobre las que se sustenta la presente investigación son de dos tipos: por una parte, actas capitulares, actas de la Junta de Sanidad, juicios verbales y expedientes e instancias varios del ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, que se custodian en su archivo municipal; por otra, escrituras de protesta, obligaciones, contratas, poderes, etc., que guarda el Archivo General de La

Palma en su fondo de Protocolos Notariales. A ello se añade algo de documentación de hemeroteca y la oportuna bibliografía.

ALISIO DE GUERRA, ALIENTO DE MENTIDEROS

Para entender el impacto de la amenaza corsaria en la isla de La Palma es preciso subrayar la importancia del mar en la vida de sus habitantes. Era digno de verse la vuelta de los barcos de América a Santa Cruz de La Palma, celebrado como una fiesta en la ciudad, después de muchos días de otear el horizonte marino. En ellos llegaba la vitalidad crematística en forma de remesas indianas y mercaderías, sobre todo un tráfico menudo de onzas y pacotillas, que permitía la subsistencia e incluso, poco a poco, la transformación de la estructura socioeconómica insular⁶. Pero, además, del mar venían un sinfín de historias que animaban el espíritu palmero, tan propenso al *spleen* a causa de la monotonía vital, característica propia de una pequeña isla mal comunicada. Así lo pone de relieve un artículo evocador publicado en el diario *El Tiempo* de la capital palmera:

...Giros, frases, locuciones marítimas se incorporan desde entonces a nuestro lenguaje familiar y las anécdotas más sabrosas, los cuentos más picantes y amenos, los chascarrillos de mayor comicidad, así como los episodios de un dramatismo más fuerte que se cuentan en el seno de nuestros hogares y en la camaradería de nuestras tertulias íntimas, tienen su referencia en la vida del mar, en la navegación ultramarina...⁷

Soplaban vientos de guerra en el Nuevo Mundo. El de 1815 fue un año bisagra entre dos etapas bélicas, la breve contienda anglo-estadounidense, que tocaba a su fin, y las luchas por la emancipación en la América española, que recién comenzaban. En una y otra la guerra marítima en curso jugó un papel de primer orden. Los armadores de navíos corsarios norteamericanos vieron en la causa independentista del Cono Sur una oportunidad de proseguir su lucrativo negocio. Muchos barcos salieron de los astilleros de la costa este para tal fin; otros simplemente cambiaron la bandera de las barras y estrellas por las enseñas de las nuevas repúblicas. Este último sería el caso del bergantín corsario *Morgiana*, uno de cuyos estragos finales al servicio de Estados Unidos tocó de cerca a la isla de La Palma, como se verá enseguida, y que dos años después combatía bajo bandera de Buenos Aires —dando por poco probable la coexistencia de dos barcos del mismo aparejo con igual raro nombre⁸—.

El bergantín inglés *Lord Duncan* navegaba de Liverpool a Bermudas al mando de Nathaniel Crawford cuando en la mañana del 7 de febrero de 1815,

en la latitud de 27,5° y longitud de 19,5 de Greenwich, fue apresado por el citado *Morgiana*, armado de nueve cañones y 102 tripulantes. Al día siguiente, según protestó Crawford ante Gregorio J. Medina, escribano de La Palma, el corsario dio fuego a su barco, tras desvalijar el cargamento y trasbordar la tripulación de siete hombres⁹. Días después, el 15 de febrero, el *Morgiana* capturó los bergantines *Cosaco* y *Elena* en la latitud de 27° 43' y longitud de 22° 31' de Greenwich. El capitán del segundo bergantín, Edward Brownrigg, natural de Whitehaven, contó ante el escribano Medina que su barco había salido de Cork en convoy con destino a Jamaica, pero se había separado de aquel, perdiéndolo de vista, de manera que al toparse con el enemigo poco había podido hacer:

...y después de haberse conatido de serca al mismo tiempo que el bergantín *Cosaco* por espacio de diez y nueve y medio minutos fueron apresados ambos por dho corsario, quien lo pasó a su bordo y demás de la tripulación, en donde permaneció por el tiempo de seis horas, y después de haber tomado dos de dicha tripulación que mandó con la presa para la América, pasó al declarante con once personas a bordo del citado bergantín *Cosaco*, a todo lo qual consintió el referido compareciente...¹⁰

El *Cosaco*, con su tripulación y las de los otros dos barcos apresados, arribó a la isla de La Palma. En el poco tiempo que los prisioneros ingleses permanecieron en ella, mientras trataban de organizar su vuelta a casa, la población de la capital y de los pueblos aledaños debió de vibrar con los relatos más o menos recargados que circularon sobre el episodio bélico. Al principio serían poco precisos, cargados de especulación en la medida que no era fácil comunicarse ni entenderse con aquellos huéspedes forzosos; después, una vez que los capitanes ingleses protestaron formalmente, los ciudadanos más curiosos e impacientes caerían sobre el escribano Medina, el comerciante David O'Daly (que hacía de intérprete en estos casos) y los testigos de ambas escrituras para procurarse las noticias frescas, ciertas y al detalle de lo acontecido. En muy pocas horas, los correveidiles propagarían tales noticias, corregidas y aumentadas, por todas partes, y cada tertulia tendría sustancioso alimento para el espíritu durante días.

El 23 de septiembre de 1818, la goleta insurgente *La Constancia de Artigas*, con sesenta hombres al mando del capitán Simón Metcaef y armada de un cañón de colisa de a 24 y dos cañones de calibre de a ocho, persiguió a toda fuerza de vela y capturó el bergantín portugués *Perla*, seis leguas al oeste de La Palma. La presa, que hacía viaje de Oporto a Río de Janeiro con cargamento de 150 pipas de vino, fardaría, sombreros y otros efectos, pasó a manos del corsario y su capitán, Manuel Díaz Acevedo, la tripulación y los

pasajeros, arrojados en un bote con lo puesto, lograron arribar al puerto de Tzacorte. Allí quedaron en observación por orden de la Junta de Sanidad hasta el dos de octubre, partiendo enseguida para la capital insular, a donde llegaron el día siguiente¹¹.

En la singladura previa a la captura de la *Perla*, el 22 de septiembre, el mismo corsario de Artigas había avistado, perseguido y capturado el *Buena Esperanza*, otro bergantín portugués, diez días después de salir de Oporto rumbo a Pernambuco con carga de paños, lino, sombreros y otros géneros. Su capitán, José Gomes da Rosa, tripulantes y pasajeros fueron echados en otro bote que, junto al arriba citado, desembarcó en Tzacorte¹².

Una vez en la capital palmera, los 65 hombres de ambos barcos no tuvieron más remedio que quedar a expensas de la caridad ciudadana, pues el ayuntamiento denegó su auxilio aduciendo el estado de suma pobreza de la isla y la experiencia vivida, ocho años antes, de incapacidad por falta de recursos para afrontar la manutención prolongada de doscientos prisioneros franceses¹³. En las excusas de la corporación subyace un órdago o desafío, a la vez que llamada de atención, a instancias superiores:

...el estado actual de indigencia en que se hallan todos los vecinos de la ysla acausa de la falta de llubias que les pribó de la cosecha de pan y frutas en términos que carecen de simientes para este año enpanar las tierras, cuyos vecinos en la actualidad estan manteniendoc con la rais del helecho y otros con tunas asadas de que han muerto algunos en el pago de Las Manchas; a que se agrega la falta de pez salado que se a inpedido su pesca¹⁴ y la del agua del abasto público que no llega a las pilas ny se puede traer por falta de licencia del señor comisionado regio, a quien este cavildo tiene ocurrido por dos ocaciones y por tres más a su antecesor...¹⁵

No era fácil el comercio interinsular en estos momentos para los dueños de barcos. Las autoridades estaban vigilantes para evitar la salida de alimentos de la isla, debido a la carestía, así como el embarque clandestino de madera con destino a Lanzarote. La consigna oficial era que todo barco que zarpase de la isla debía despachar solamente en el puerto habilitado de Santa Cruz de La Palma, donde podía inspeccionarse su carga. Pero ocurría que los barcos locales pasaban a la bahía de La Galga, como fue el caso del bergantín *Flor de Mayo* en abril de 1818, o algún otro embarcadero de la isla, donde se sospechaba que cargaban madera o víveres sin licencia para acto seguido partir en derechura a las islas orientales¹⁶. Incluso en las solicitudes de madera para ejecutar la carena de los barcos en la isla de Lanzarote, las autoridades temían que, al amparo de las licencias, se sacase madera ilegal para su venta al otro lado del archipiélago.

La tarde del 12 de diciembre de 1820, los habitantes de Santa Cruz de La Palma y de los municipios comarcanos pudieron observar la entrada de tres barcos desconocidos en la bahía del puerto capitalino. Muchos testigos vieron a continuación un bote dirigirse a tierra en señal de parlamento y, ya de noche, los más curiosos presenciaron el trasbordo de 55 hombres a un barco de remos habilitado por la Junta de Sanidad; allí se les proporcionó algunos víveres. Al día siguiente, por acuerdo de la Junta de Sanidad y el ayuntamiento de la capital, fueron desembarcados por el barranco de Santa Catalina y conducidos a la ermita y casas de la Encarnación, fuera del casco urbano y a sotavento de los vientos reinantes, donde permanecieron incomunicados diez días, como era preceptivo en tales casos. Podemos imaginar cuántos rumores y noticias medio ciertas corrieron de un extremo a otro de la ciudad durante aquellos días. Hasta que dos escrituras de protesta¹⁷, extendidas el 24 de diciembre, pusieron coto al vuelo especulativo de las tertulias y dieron a los isleños una versión concreta de la cacería corsaria que había tenido lugar dos semanas atrás en aguas próximas a la isla.

Según Félix Boada, capitán, primer piloto y maestro de la polacra *San José* (a) *Egipciana*, su barco, con 29 personas a bordo entre la tripulación y el pasaje, había salido de Málaga el 18 de noviembre con destino a Puerto Rico y La Habana. A las seis y media de la mañana del 7 de diciembre, a 30° 22' latitud norte y 10° 57' longitud oeste de Cádiz, avistaron por el sur un bergantín que vino sobre la polacra. Cuando la alcanzó, tres horas más tarde, lanzó cañonazo de aviso y enarboló pabellón y gallardete inglés, una maniobra de engaño corriente entre los corsarios. Boada ordenó poner en facha su barco. Del bergantín, que se veía armado de catorce carronadas de calibre 18 y tripulado por unos sesenta hombres, partió un bote con cuatro hombres y un oficial, y, abordada la polacra, intimaron a su capitán «con amenazas» para que los acompañara al buque corsario con los papeles del barco. Allí se le informó que era prisionero de un bergantín de Artigas. A continuación, trasbordaron a la tripulación, pasajeros y equipajes, mientras un contingente de apresadores se hacía con la polacra para llevarla, “según voces”, a la isla de Margarita¹⁸.

Al día siguiente, 8 de diciembre de 1820, a quince leguas al sudoeste de La Palma, el mismo corsario artiguista, cuyo nombre, así como el de su capitán, no se mencionan en los documentos, dio caza al bergantín *Nuestra Señora de Regla* (a) *Fortuna*, que navegaba de Barcelona a Santiago de Cuba. Sin duda, la veintena de tripulantes, con su capitán Lorenzo Salvadó i Fábregas, y los dos pasajeros, recordarían aquel viaje como uno de los más desgraciados de su vida. Antes de la captura, el mal tiempo había retrasado mucho el plan de navegación, obligando al barco a detenerse dos semanas en Ibiza y once días en Cartagena. Una vez apresados, papeles, equipajes y navío (que había sido asegurado antes del viaje fatal) pasaron a manos de los insurgen-

tes, y las víctimas de ambas capturas, a bordo del corsario, fueron desembarcadas en Santa Cruz de La Palma, a excepción de tres tripulantes de la polacra (el contramaestre José de Leyro, un marinero y el esclavo negro del capitán Boada), que optaron por quedarse en el barco corsario¹⁹.

Un mes más tarde, la mayor parte de los tripulantes y pasajeros de los barcos apresados continuaban en la capital palmera. En vano trataban de proseguir su interrumpido viaje a Cuba en un barco local de la carrera americana, el bergantín *La Estrella*, próximo a partir, pero cuyo capitán, Antonio Felipe Melián, les exigía los pasaportes que ya no tenían. Y el ayuntamiento no se atrevía a expedir nuevos pasaportes sin consultarlo antes con el jefe superior político de las islas²⁰.

Para cerrar este capítulo, damos noticia de la llegada al puerto de Santa Cruz de La Palma, en la tarde del 5 de marzo de 1828, de un lanchón conduciendo 33 hombres de la fragata portuguesa *Sacramento*, apresada por el bergantín insurgente *Cacique* al norte de La Palma, cuatro días antes, cuando viajaba de Lisboa a Pernambuco. La Junta de Sanidad dispuso el trasbordo de los portugueses a la goleta isleña *Nereyda*, anclada en la bahía, por ser más capaz para pasar la observación y no disponer en tierra de un lugar adecuado como lazareto. El dueño de la *Nereyda* protestó el perjuicio que se le ocasionaba, pues, “atendiendo a las circunstancias actuales de insurgentes”, no podía cargar su barco para viajar de inmediato a Tenerife aprovechando el buen tiempo²¹.

GOLPES A LA FLOTA INSULAR

El 19 de octubre de 1820, el bergantín palmero *Flor de Mayo* fondeó en Santa Cruz de La Palma con la novedad de haber sido saqueado por un corsario insurgente que cruzaba en las aguas insulares. Parecía tratarse de uno de los dieciséis corsarios que habían salido de la isla Margarita, según noticias llegadas a la isla. Sin embargo, la ansiedad del comandante de las armas, Antonio Ignacio de Guisla, por fletar un barquillo de remos que llevase la nueva a la Comandancia General de las Canarias, no encontró eco en el ayuntamiento capitalino, que consideraba lo sucedido como uno más de los episodios de insurgentes que venían fastidiando a las islas²².

Esta actitud poco impresionable de los ediles palmeros evidencia la cotidianeidad del fenómeno corsario en las Canarias de entonces, pero a la vez denota una cierta consideración de problema que no quitaba el sueño a los isleños. ¿Cundió en realidad la alarma social que se desprende de algún informe de comandante general o de intendente de policía de las islas (es el caso de los rumores de una invasión del archipiélago por los insurgentes en 1825-1826²³)? ¿Fueron tan duras y constantes las acciones corsarias como para

provocar largos periodos de incomunicación en Canarias, según afirma Gámez Duarte, quien apunta que pudo sufrir un azote corsario peor que el de Cádiz?²⁴

Tal vez habría que matizar un poco. Siendo el déficit defensivo de la isla, en medios materiales y humanos, una vieja realidad, debe valorarse que los informes sobre los corsarios enviados a las altas esferas de la nación podían cargar las tintas con fines persuasivos. Siendo también un hecho las correrías de los insurgentes en Canarias, con golpes indudables a las flotas isleñas que aún no han sido debidamente cuantificados, cabe establecer diferencias en el grado de acoso entre las islas centrales y las periféricas, y también de intensidad entre las diversas rutas comerciales: la carrera americana, el corredor canario-gaditano (quizá el más vigilado por los corsarios), la costa de África y los pasillos entre islas. Por lo que se refiere a la isla de La Palma, es excesivo tildar las acciones de los corsarios insurgentes en términos de bloqueo y asfixia.

No parece que la amenaza corsaria retrajera de su actividad a los propietarios y tripulantes de barcos dedicados al tráfico interinsular y la pesca del salado. En 1817, por ejemplo, a pesar de ser uno de los peores años de cruceros insurgentes, los pequeños empresarios navieros de la isla no dejaron por ello de procurarse licencias de corte de madera para reparar sus navíos (casos de José Rodríguez y Miguel Pérez Castañeda, dueños respectivamente de los bergantines *San Mauricio* y *Clavo Dorado*) y para nuevas fábricas, como el bergantín *La Estrella*, propiedad de María Pulida (viuda del marino Miguel Camacho), o el nuevo barco costanero de Buenaventura Felipe, que hizo construir en el astillero de la capital palmera “por haberle apresado los ynsurgentes el que tenía para dicho tráfico²⁵”.

La amenaza de una epidemia en Marruecos tenía consecuencias más inquietantes para determinado comercio insular. Por orden de la Junta Superior de Sanidad, de 10 de septiembre de 1817, los barcos de la pesca del salado, a su regreso de la costa africana con las bodegas repletas, debían sin excusa guardar veinte días de observación en el lazareto designado en Santa Cruz de Tenerife. No tardaron en elevar memoriales al ayuntamiento capitalino los dueños de buques del salado José Miguel Fernández, Félix Batista, Pedro Martín Pestana, Mariano Ferraz y Tomás González Mascareño, en protesta por una medida que les ocasionaba un serio quebranto económico. González, propietario del bergantín *San Judas*, expuso que había zarpado el 17 de agosto rumbo a Cabo Blanco para hacer su pesquería y arribado al puerto de partida el 6 de octubre, luego de una corta y fallida escala en El Hierro (donde solían dejar parte de su cargamento los barcos del salado palmeros en condiciones normales); y ahora se veía forzado a seguir viaje a Tenerife. González temía por la carga de su barco, valorada en dos mil pesos, que corría el riesgo de estropearse y perderse, si no la malvendía antes en aquel puerto tinerfeño con gastos de trasbordo más elevados. Solo después

de evocar la ruina que se cernía sobre este renglón comercial y el desastre que suponía la falta del pescado salado para la subsistencia de la isla, aducía además el peligro de los corsarios:

...si retornan los buques a este puerto despues de la obcervacion de 20 días en Santa Cruz y caen en manos de los ynsurgentes resultarán los nuebos perjuicios de apresarlos y robarlos como han echo con otros de la ysla, y cuando los debuelban tienen que sufrir en esta nueva quarentena²⁶.

El ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma apoyó a los costaneros porque, aparte de las consideraciones que estos hacían, constituía un nuevo frente del conflicto que enfrentaba a la Junta de Sanidad subalterna con la Superior canaria sobre celo y competencias preventivas en materia de lucha contra el contagio epidémico.

La amenaza de los corsarios fue un argumento más a la hora de hacer frente a la mayor preocupación para los navieros y comerciantes palmeros: el despacho obligatorio en Tenerife. Por auto del intendente de las islas, se había impuesto la obligación a los buques locales que retornaban a La Palma de despachar en Santa Cruz de Tenerife. Todo el mundo vinculado al tráfico ultramarino, interinsular y del salado protestó: suponía un menoscabo a sus derechos y una pérdida de tiempo y dinero. En el otoño de 1819, una flotilla de insurgentes cruzaba en las islas occidentales, siendo responsable al parecer de un intento de sondeo de la bahía de la capital palmera²⁷ y de 63 prisioneros portugueses echados en tierra al norte de la isla²⁸. El 25 de septiembre, los capitanes de los tres barcos que hacían entonces la carrera americana (*Gran Poder de Dios*, *La Estrella* y *Relámpago*) elevaron un memorial al ayuntamiento de la capital palmera en el cual defendían sus intereses, que no pasaban por hacer un viaje extra a Santa Cruz de Tenerife, aduciendo su indefensión ante el peligro corsario. Y el ayuntamiento se puso de su parte y autorizó la descarga de los buques en el puerto palmero, considerando que no atropellaba la nueva ley, dada la

...impocivilidad de seguir dichos buques al puerto de Santa Cruz por los tres enemigos que crusan sobre esta ysla desde el catorce del corriente; no ser dables ni admicibles los auxilios de armamento y municiones pedidos por los capitanes, según auto del caballero gobernador del día de ayer, y que se requieren para que todos unidos pudieran seguir a Santa Cruz [...]; que estas seguridades (que no hay) y sin las que la yntenda no requiere pasen los buques, redoblan mas la razón a fin de que descarguen por que quando se mandaron tomar era por solo las contingencias de la

guerra, pero añadiéndose ahora el evidente peligro de los buques que crusan desde la Punta de la Gabiota a Anaga que sin temor deve creerse esperan la salida de estos, pues de otra manera no es dable estuviesen haciendo un crucero tan corto y en paraje de poco lucro; que de exigirse que los barcos salgan, es esponer con pleno conocimiento los reales intereses que están a su bordo, y al mismo tiempo condenar a esta ysla a caer en una ruina que jamás reparará...

Por lo que respecta al bergantín *Relámpago*, que, a diferencia de los otros dos arriba citados, una vez rendido el viaje de vuelta de La Habana se disponía a partir a la costa de África, el ayuntamiento encontró también un argumento de peso para que zarpase de inmediato directamente a su destino. Llevaba a bordo cien quintales de pólvora, de modo que

...con el nuevo incidente del día de ayer de venir a fondear la Bahía un bote, es de temer que protegido con la obscuridad, vonanzas y no haber lanchas de resguardo emprenda sacar algún buque y con este motivo hacer fuego los castillos a algún bote y resulte una explosion en perjuicio de esta ciudad...²⁹

El tráfico mercantil debía continuar con los corsarios o sin ellos. La consigna estaba clara: barco perdido, barco repuesto. Podía suceder lo que al comerciante Manuel de Cáceres, propietario del bergantín *Gran Poder de Dios*, cuyo barco, tildado en su tiempo de afortunado, navegó constante a Cuba durante doce años convulsos de guerras y corsarios sin mayores contratiempos, desde su salida del astillero de Santa Cruz de La Palma en 1810 hasta su desguace en el mismo sitio en 1822³⁰. O podía ocurrir lo que al naviero Félix Batista, maltratado por la desgracia, malogradas varias expediciones suyas a América por el apresamiento de sus barcos a manos de corsarios ingleses, primero, y americanos, después (caso de la *Feliciana* en 1818, que citaremos más adelante); en 1826 a Batista le apresaron los insurgentes un barco dedicado al tráfico interinsular y, sin embargo, pidió licencia de corte de madera para reponer su pérdida³¹.

En la década de 1820 entraron en escena nuevos buques palmeros para la carrera americana, el tráfico entre islas y la pesca del salado, que venían a reemplazar a los que desaparecían por término de su vida útil, venta al exterior y pérdida por captura o naufragio. Algunos de sus propietarios también pagaron el tributo exigido por la guerra de corso... pero el tráfico siguió adelante. Todavía preocupaba más el perjuicio al comercio insular que suponían las trabas puestas por Tenerife a la descarga directa de los barcos de América en el puerto de Santa Cruz de La Palma, “aun en el caso —protes-

taba su ayuntamiento en 1825— de verse perseguidos por ynsurgentes como actualmente sucede con el bergantín Tritón...^{32,7}

El comerciante y naviero Jorge Lubary, vecino de Santa Cruz de La Palma, fue uno de los golpeados por el corsario en estos años. Por escritura otorgada en 1826, Lubary quedó obligado a entregar a su convecino Blas Hernández 600 pesos corrientes en el plazo de ocho años por la mitad de un barco que jamás pudo disfrutar. Lubary había formalizado con Hernández, mediante documento privado, la compra de la mitad de la goleta *Doris*, propiedad de este último, acuerdo que trataron de elevar a escritura pública en la villa de Santa Cruz de Tenerife. Pero sucedió que un buque insurgente apresó a la *Doris* cuando navegaba con rumbo al puerto tinerfeño. Lubary, pese a todo, se obligó a pagar lo convenido, hipotecando su casa situada en el barrio de San Telmo de la capital palmera³³.

Todavía en las postrimerías de las razias corsarias americanas, a finales de 1828, el comercio palmero hubo de encajar otro golpe. El 28 de octubre de 1828, el *Céfiro*, bergantín goleta del tráfico interinsular, zarpó de Santa Cruz de La Palma hacia el puerto de La Orotava al mando de Francisco Díaz Brito. Al día siguiente, se topó con un bergantín goleta insurgente que enarbolaba engañosa bandera francesa; el corsario, fuertemente armado de un cañón de colisa de 32, ocho carronadas de a 12, seis piezas de bronce de a 6 y 55 hombres a bordo, hizo lo que se esperaba de él...

...le robó cuanto encontró a su bordo sin dejarle ni aun las belas, proveyéndole de solo un belachito viejo y triquetilla (*sic*), desaparejándole toda la maniobra que también le llevaron, cuyo corsario había apresado cuatro días antes la goleta Nereyda salida de este puerto [Santa Cruz de La Palma] para Tenerife abordo del que se hallava la tripulación de esta; y que de la suya y pasajeros solo se llevaron una muger a quien no permitieron su venida...³⁴

Dios sabe qué fue de aquella mujer del pasaje del *Céfiro*, como tampoco nadie supo más de la pasajera de la *Feliciano*, diez años atrás, retenida también a bordo del corsario apresador³⁵. Al parecer, aunque no sabemos con qué frecuencia, los corsarios tomaban mujeres de los pasajes de sus presas para utilizarlas o como cocineras o para el solaz sexual de los capitanes y oficiales, y quizá después del resto de la marinería.

Mientras el bergantín goleta corsario proseguía su crucero en las islas, en unión de una corbeta y una goleta, el *Céfiro* fondeaba en la bahía de Santa Cruz de La Palma, a sotavento de los demás barcos, incomunicado durante quince días, sometido a limpieza diaria y su lancha vigilada por la guardia del barco más próximo; precauciones que obedecían a la epidemia de fiebre amarilla padecida en la plaza de Gibraltar.

MEDIDAS DE SEGURIDAD

Información, calendario, convoy

Los armadores y capitanes mercantes disponían de diversos recursos preventivos para evitar a los corsarios. Ante todo, necesitaban un buen servicio de información particular, como complemento del oficial, a cargo normalmente de sus contactos comerciales en los puertos comprendidos en las rutas de navegación habituales. Esta correspondencia privada se movía con la mayor rapidez posible cada vez que los emisores tenían algo urgente que contar a los destinatarios: probada actividad de cruceros insurgentes en la zona, rumores de armadas corsarias dirigiéndose de un lugar a otro, etc. Se fletaban pequeños barcos de vela con el principal objetivo de llevar tales noticias de unas islas a otras del archipiélago canario. En su consecuencia, si así lo creían oportuno, los responsables de los buques modificaban las fechas de salida de sus viajes, retrasando o adelantando estos, aunque lo prudente era ceñirse a los periodos anuales que la experiencia dictaba como más seguros para disminuir el riesgo de encuentros desagradables³⁶. Y, además, por más que estuviesen asegurados, no convenía que los mercantes navegaran solos largas travesías, sino agrupados y protegidos.

En enero de 1817, la fragata palmera *Feliciana* acababa de rendir viaje de vuelta de La Habana y esperaba el buen tiempo para despachar en Santa Cruz de Tenerife. Se disponía por fin a zarpar cuando su capitán y maestre, José Miguel Fernández, recibió aviso de Tenerife acerca de una goleta insurgente que acechaba en la zona, con lo cual hubo de demorar su salida³⁷.

La goleta española *Astrea*, al mando del capitán Juan José Domínguez, con Manuel de la Torre de primer piloto y Joaquín de Castro de contra-maestre, había salido de La Habana el 2 de septiembre de 1817 con destino a Santa Cruz de Tenerife. Como mandaban los tiempos, viajaba en convoy, pero a los once días de navegación una bonanza los separó del resto. De esta guisa, cinco días después, con mar gruesa de proa, perdieron el mastelero de velacho; y, más tarde, el 23 de octubre, tratando de llegar al puerto tinerfeño se encontraron con mal tiempo y vientos contrarios que les ocasionó destrozos en el casco y una vía de agua. Como los oficiales del *Astrea* tenían informes preocupantes sobre cacerías corsarias en Canarias, decidieron arriesgar lo menos posible y arribaron a Santa Cruz de La Palma el 29 de octubre³⁸. Una decisión acertada, pues al poco supieron que sobre las islas de Tenerife y Gran Canaria cruzaba “un bergantín insurgente de considerables fuerzas y velero que tiene ya apresados diferentes buques³⁹”.

El capitán grancanario Sebastián de Ortega, cuyo bergantín *Soledad* había recalado en Santa Cruz de La Palma por avería a su regreso de La Habana en diciembre de 1817, hubo de proceder a la descarga de su buque en la real

aduana palmera debido a “las críticas circunstancias de hallarse cruzando sobre estas yslas algunos barcos insurgentes”. Por lo mismo, Ortega apoderó a dos marinos palmeros de su confianza para que cobrasen en Tenerife y Canaria los fletes que le adeudaban los pasajeros que había conducido en su barco⁴⁰.

La presencia de insurgentes en las islas aconsejó a los dueños de la antedicha *Feliciana*, Félix Batista y el citado Fernández, posponer el viaje a las Antillas de su fragata, previsto para finales de diciembre de 1817 o enero de 1818, demorándolo hasta avanzada la primavera siguiente, con las fatales consecuencias que, sin embargo, ello tuvo. Pues, en la travesía final de Puerto Rico a La Habana, habiendo perdido de vista su convoy, cayó presa de un barco pirata, el cual a su vez fue capturado por un corsario de Buenos Aires⁴¹.

De la extraordinaria odisea de la *Feliciana* tuvieron noticia en la isla de La Palma hacia el mes de enero de 1819. Por boca de su capitán, José Miguel Fernández, quien se encontraba ya de vuelta en su isla natal, como también por medio de los mensajes, cartas y objetos personales que aquel habría traído consigo de la tripulación y pasaje del barco para sus familias, los palmeros se impusieron del desastre y tomaron más conciencia si cabe del peligro que acechaba en el mar. Entre aquellos supervivientes que, pese a todo, persistían en su empeño de hacer dinero en Cuba, estaba Juan de la Encarnación Ramos y Farias, vecino de Santa Cruz de La Palma, pasajero de la *Feliciana* con el propósito de vender unas pacotillas de seda en La Habana. Ramos lo había perdido todo, explicaba su mujer, Petra Gutiérrez Pérez —en el acto ante escribano de aprobar la permanencia de su marido por un año en la capital cubana a fin de adquirir socorros para su familia—, pues conocía bien su desgracia:

...el desagradable acontecimiento de ser apresados con pérdida absoluta de sus intereses y dispercion dolorosa de sus personas a el impulso violento de un buque ynsurgente que les hizo víctimas de compacion; tubo la fortuna el citado su marido de llegar por último a dha ciudad de la Havana, despues de haber sufrido indecibles fatigas en su penosa traslación por las costas y sendas fragosas que distaban desde el punto en que le desembarcó el inumano buque apresador⁴².

Pabellón de conveniencia

El apoyo tácito de Gran Bretaña a la emancipación de las colonias españolas propició que los buques que navegaban bajo su pabellón quedaran casi siempre a salvo de los corsarios insurgentes⁴³. Además, la navegación britá-

nica suponía casi un sesenta por ciento del movimiento portuario insular mediada la década de 1820⁴⁴. Por lo tanto, resultaba factible al comercio local fletar barcos ingleses con destino a ultramar como medida de protección frente a las depredaciones marítimas del curso americano, que buscaban con preferencia estratégica el corredor canario-peninsular para obstaculizar las comunicaciones con Cádiz y La Habana.

Factible, sí, pero no habitual. El comerciante Rafael de Monteverde, vecino de Santa Cruz de La Palma, fue la excepción, tal vez porque sus intereses mercantiles antillanos comprendían más allá de las posesiones españolas. Como hemos visto, la carrera americana desde la isla de La Palma normalmente estuvo expedita todos estos años merced a la actividad de varios buques palmeros capaces para ello. En 1817, sin embargo, las acciones corsarias pusieron en mayores aprietos el tráfico local interinsular y ultramarino. Fue entonces cuando, por primera vez que tengamos noticia, los hermanos Monteverde (Rafael y Miguel) recurrieron a un barco inglés.

A finales de diciembre de 1817, los Monteverde contrataron el viaje a las Antillas de la balandra *Resolution*, al mando de George Robinson Smith, con una carga completa de vino y otros géneros. El capitán inglés tenía libertad para dirigirse a cualquiera de las islas antillanas donde los fletadores contaban con consignatarios. Una vez descargado y cobrado los fletes, a razón de 16 pesos fuertes la pipa, Smith embarcaría un cargamento de los efectos que dispusieran los consignatarios y retornaría de inmediato a La Palma (con una posible escala en Madeira). En el puerto palmero, el capitán recibiría un flete equivalente al de otros buques con igual destino. La contrata establecía los tiempos máximos para la carga y descarga y los «días de puerto», así como el reparto de los gastos en tales operaciones. Ambas partes se obligaron a su cumplimiento con sus bienes⁴⁵.

El éxito de la operación facilitó que Monteverde y Smith volvieran a trabajar juntos tres años más tarde bajo condiciones de contrata similares, pero esta vez con resultado adverso. Ahora al mando de la goleta inglesa *Prince of Saxe-Cobourg*, el 2 de agosto de 1820 George Robinson Smith emprendió viaje programado a las pequeñas Antillas, La Guayra y Puerto Rico con un cargamento de vino y aguardiente y una lista de contactos con consignatarios predeterminados⁴⁶. A su vuelta a Santa Cruz de La Palma, casi un año después, Smith se apresuró a protestar ante un escribano por tanta demora, justificándola en la dificultad para colocar las mercancías en los puertos establecidos, aunque no mencionaba otros pretextos (enfermedades, levantamiento de su tripulación) que había comunicado a Monteverde por medio de cartas antes de su llegada a La Palma. Rafael Monteverde, por su parte, protestó también por los daños y perjuicios a sus intereses y acusó al inglés, entre otras cosas, de moverse con más autonomía de la debida, buscando el beneficio propio al prolongar las estadias en los puertos y establecer itinerarios alternativos por

su cuenta (que resultaran provechosos por la admisión de pasajeros), y de malvender el cargamento de vino. Ambos alcanzaron finalmente un acuerdo satisfactorio para todos⁴⁷.

Precaución administrativa

La amenaza de los corsarios aconsejaba tomar precauciones cuando, por ejemplo, debía moverse por mar documentación delicada en los pleitos que requerían ventilarse en instancias judiciales superiores del archipiélago y la Península, o bien entre litigantes separados a un lado y otro del océano Atlántico. Convenía asegurar los documentos mediante duplicados y copias compulsadas.

En 1822 un largísimo pleito fue reactivado por los hijos y herederos de la parte demandante, los hermanos palmeros Domingo y José de Acosta, quienes en 1785 habían prestado 2000 pesos fuertes a su paisano don Ambrosio Rodríguez de la Cruz, vecino de la ciudad de San Felipe (Venezuela) e hijo del célebre capitán de mar y guerra del mismo nombre; este extendió una escritura de obligación, que no cumplió, por lo cual en 1790 Domingo de Acosta lo había demandado ante la justicia ordinaria. Ahora, tres décadas después, dado que los herederos de la parte demandada aún vivían en la citada ciudad venezolana, precisando enviar los autos originales al abogado de dicha parte, la demandante quiso prevenirse contra cierta contingencia del momento: “respecto a que podían ser cojidos por corsarios ynsurgentes me combenía asegurar dichas copias autorizadas y comprobadas por medio de protocolación en registro público...⁴⁸”.

Otro caso de precaución en los negocios tuvo lugar en 1826. Don Blas Hernández, vecino de Santa Cruz de La Palma, como tutor y curador *ad litem* y *ad bona* de tres hermanos menores de edad de la misma ciudad, precisaba viajar a Las Palmas de Gran Canaria para proseguir la lucha en los tribunales por el derecho de sus protegidos a parte de la herencia de un pariente; pleito de posesión que seguía el padre de los menores cuando lo sorprendió la muerte. Antes de embarcarse Hernández, las partes fijaron en escritura pública los derechos y deberes que conllevaba su representación, entre los cuales estaba

...no ser de su cuenta y cargo las pérdidas que puedan acontecer en el mar así de sus peligros como de los corsarios insurgentes, las quales sufrirán los interesados menores, pero ya asegurados sus bienes o dineros en esta ysla venidos de aquella queda obligado a concerbarselos sin detrimento y dar cuentas luego que salgan de la menor edad...⁴⁹

A pesar de todas las precauciones, el fenómeno corsario debió de estorbar lo suficiente las comunicaciones marítimas como para convertirse en una excusa admisible en un momento dado. En 1821, las hermanas Manuela y Juana Reyes, de Santa Cruz de La Palma, demandaron a Miguel Pérez Castañeda, ausente en la ciudad de La Habana, para que abonase cierta cantidad reclamada, como fiador que era de dos vecinos de la isla de Lanzarote residentes en dicha ciudad, a quienes aquellas habían otorgado escritura de préstamo por 800 pesos corrientes siete años atrás en la capital palmera. El apoderado de Castañeda en La Palma, Matías Méndez, adujo que no podía disponer de los bienes de aquel y que “si el Castañeda no ha pagado a sus acreedores ha sido por que las remesas que ha echo han sido cojidas por los corsarios, y que según la última carta que acaba de recibir en este último buque le avisa que diga a todos que tiene con que pagarles no obstante los atrasos que ha sufrido⁵⁰”.

ALGO MÁS SOBRE LA FRAGATA *LA AMISTAD*

El interés historiográfico suscitado por este buque, propiedad de una sociedad mercantil de la isla de La Palma de finales de la tercera década del siglo XIX, obedece al singular nombre con que fue rebautizado, *La Amistad*, similar al del barco negrero a bordo del cual, algunos años más tarde, se produjo la célebre rebelión de los esclavos encabezada por Cinqué, que una película de Steven Spielberg (*Amistad*, 1997) ha puesto de actualidad. La consideración de ambos barcos como uno solo, hipótesis apuntada por M. de Paz Sánchez⁵¹, parece poco probable, pues el aparejo y el tonelaje son distintos, y, como se verá, la distancia entre su posible año de fábrica y la fecha del motín se aleja demasiado para lo que solía ser la vida útil de un navío de la época (teniendo en cuenta, además, los años que siguió activo el buque de la trata después del episodio citado). No obstante, merecería la pena seguirle el rastro al barco palmero, una vez disuelta aquella sociedad comercial a los pocos años de constituirse. Pero nuestro propósito aquí no es investigar el futuro del buque en cuestión, sino aportar información sobre su pasado y plantear en consecuencia otra hipótesis: ¿pudo tener la fragata *La Amistad* una vida anterior como barco corsario? ¿O quizá, antes que corsario, fue presa del corso?

Aunque *La Amistad* aparece en la relación de barcos fabricados en el astillero de Santa Cruz de La Palma en el siglo XIX⁵², en realidad pasó a formar parte de la flota de buques mercantes palmeros por escritura de compra efectuada en la ciudad de La Habana ante José Miguel Izquierdo, escribano de guerra de marina, el 18 de junio de 1828. Con anterioridad, era conocido como *Minerva*, fragata norteamericana propiedad de William Hammond, William F. Rusell, Joseph R. Anthony y William R. y Joseph R.

Rotech, vecinos y del comercio de New Bedford (Bristol, Massachusetts). Hammond, por sí y como apoderado de los otros citados, vendió el buque al palmero Manuel Buenamuerte González, a la sazón vecino y del comercio de La Habana, quién pagó en efectivo 5800 pesos en su nombre y en el de sus socios en la operación, sus paisanos Francisco Toledo, José Batista (ambos residentes entonces en Cuba), José García Pérez y Dionisio Carrillo, vecinos de Santa Cruz de La Palma. Buenamuerte adquirió el barco con todo su aparejo y lo naturalizó y matriculó con el nuevo nombre de *La Amistad*⁵³.

A modo de hipótesis, dado el nombre anterior del barco⁵⁴, su procedencia de la costa este de Estados Unidos (donde eran armados los buques corsarios al servicio de las nuevas repúblicas del Cono Sur; en este caso, el estado de Massachusetts, con lejanos antecedentes en el armamento en corso⁵⁵) y el medio utilizado para sellar la compraventa (una escribanía de guerra), bien pudiera tratarse de uno de tales buques corsarios, el cual, una vez concluida su etapa en el curso iberoamericano, fue vendido a sus antiguos enemigos. Pero también podría ser una presa de los corsarios insurgentes vendida en La Habana en las postrimerías de la guerra de corso.

CONCLUSIONES

A la hora de investigar el fenómeno corsario en las islas Canarias, los archivos locales han demostrado ser de mucha utilidad como complemento a la información que aportan los archivos nacionales e internacionales. Solo en referencia a La Palma, son tantos los datos que el historiador puede acumular en su pantagruélica marmita, a base de sumar muchas migajas si se quiere, que ha sido forzoso reducir el marco temporal en un principio establecido para esta comunicación (que partía de las acciones corsarias de ingleses y franceses de finales del siglo dieciocho), acotándolo únicamente a la etapa de los corsarios insurgentes americanos.

Esta investigación aporta a la historiografía sobre la guerra de corso testimonios inéditos de depredaciones ocurridas en los alrededores de la isla de La Palma: nombres o referencias de corsarios apresadores, de barcos apresados y las circunstancias en que se produjeron las capturas y saqueos. A partir de aquí, se aborda sus repercusiones en la vida cotidiana insular y en la mentalidad de sus habitantes.

Tanto como el miedo, la expectación y el afán de noticias que suscitaban los apresamientos de barcos, propios y ajenos, dieron una animación inusitada a las tertulias locales, elevando el espíritu de los isleños sobre la monótona rutina diaria. Así pues, contribuyó a mantener viva la memoria de los corsarios muchos años después de su desaparición, poniéndose de manifiesto incluso en el ámbito festivo.

Naturalmente afectó a la vida material de los palmeros; toda vez que la amenaza corsaria en las aguas insulares y los golpes infligidos a su flota y tráfico comercial causaron un sensible quebranto económico a algunos, y menoscabo, estorbo y fastidio a los más. Pero no al punto de hablar de bloqueo y asfixia económica, pues la actividad del astillero palmero, las licencias de corte de madera para reparaciones y nuevas fábricas de barcos, y otras evidencias documentales, indican que el tráfico mercantil y de pasajeros continuaba pese a todo. La consigna parecía ser: barco perdido, barco repuesto.

No fue la amenaza corsaria insurgente el primero de los problemas de los isleños vinculados al mar en aquellos años. Resultaba más perjudicial a los intereses locales la imposición administrativa de despachar los barcos palmeros en Santa Cruz de Tenerife, o de guardar allí las cuarentenas cuando la epidemia era la amenaza, trámites forzosos ambos que rechazaban sin am baj es. Más que constituir una causa para tal rechazo, los corsarios insurgentes fueron una excusa perfecta para saltarse esta norma en momentos concretos.

La necesidad agudizaba el ingenio. Como el tráfico marítimo debía continuar, hubo que aplicar diversas medidas de seguridad para reducir la amenaza corsaria. Un buen sistema de comunicaciones entre los armadores y comerciantes palmeros y sus socios y consignatarios en las otras islas, ponía sobre aviso de la presencia de enemigos, dando así oportunidad a modificar las fechas de los viajes. Cuando se trataba de travesías largas, convenía navegar en barcos asegurados y protegidos mediante convoy. De forma excepcional, también se recurrió a contratar barcos ingleses para travesías ultramarinas, pues el pabellón británico era respetado por los insurgentes. Los isleños adquirieron la costumbre, asimismo, de asegurar mediante copia compulsada los documentos sensibles que debían mover por mar en las tramitaciones administrativas y judiciales.

Por último, el traer a colación la cuestión de la fragata palmera *La Amistad*, que ha merecido cierto interés historiográfico por tener igual nombre que el célebre barco de la trata cuyos esclavos se amotinaron (de actualidad gracias a la película de Spielberg de 1997), obedece a que los datos inéditos sobre el citado barco isleño que se aportan aquí permiten no tanto examinar con nuevos argumentos la hipótesis de la misma identidad, cuanto apuntar una hipotética vida anterior del buque palmero como corsario insurgente, armado en Estados Unidos, o quizá como presa de la guerra de corso iberoamericana.

NOTAS

- ¹ Antonio de Béthencourt Massieu y A. Rodríguez: *Ataques ingleses contra Fuerteventura. 1740*. Puerto del Rosario: Cabildo Insular de Fuerteventura, 1992, p. 21.
- ² Fernando G. Martín Rodríguez: *Santa Cruz de La Palma. La ciudad renacentista*. Madrid: Cepsa, 1995, p. 44. Un relato pormenorizado del ataque en, Paz Sánchez, Manuel de: *La piratería en Canarias: Ensayo de historia cultural*. La Laguna (Tenerife): Centro de la Cultura Popular Canaria, 2009.
- ³ Archivo Municipal de Santa Cruz de La Palma (AMSCP, en adelante), caja 145, expediente año 1885.
- ⁴ Antonio de Bethencourt Massieu: “Canarias en los conflictos navales de 1727 y 1739-1748: Nuevas aportaciones”, en *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV: Historia Moderna*, tomo 7, Madrid, 1994, p. 52.
- ⁵ Manuel de Paz Sánchez: “El corso argentino en Canarias durante la emancipación americana”, en *X Jornadas de Estudios Canarias-América: Los canarios en el estuario del Río de la Plata (1989)*. Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros de Canarias, 1990, pp. 137-173. Asimismo, “Corsarios insurgentes en aguas de Canarias (1816-1828)”, en *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo I, 1991, pp. 679-694. Y también del mismo autor: *Amados compatriotas. Acerca del impacto de la emancipación americana en Canarias*. Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, Ayuntamiento de La Laguna, 1994.
- ⁶ José Eduardo Pérez Hernández: “Cuba anhelada: Una actitud mental en La Palma (1850-1930)”, en *XII Coloquio de Historia Canario Americana (1996)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo II, 1998, pp. 507-526. Del mismo autor: “Cuba y la resistencia campesina en La Palma: El municipio de Breña Alta (1850-1930)”, en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1998)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2000, pp. 2708-2727 (CD-ROM). Y también “Buque de Cuba, avidez en La Palma. Balance económico de la aventura antillana en el terruño palmero”, en *XIV Coloquio de Historia Canario Americana (2000)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2002, pp. 713-740 (CD-ROM).
- ⁷ [Sin Firma] “Reviviendo el pasado. En torno a un Museo Marítimo”, en *El Tiempo. Diario de la tarde*, Santa Cruz de La Palma, 7 de marzo de 1936, p. 1.
- ⁸ Feliciano Gámez Duarte: *El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828*. Logroño, Universidad de La Rioja, 2006, p. 587. En www.dialnet.unirioja.es (última fecha de consulta: 24 octubre 2010)
- ⁹ Archivo General de La Palma, Protocolos Notariales (AGP, PN, en adelante), Escribanía de Gregorio J. Medina, 1815, folios 45-46. Escritura de protesta del capitán Crawford, fecha 25 de febrero de 1815.
- ¹⁰ *Ibíd*em, folios 46v-47v. Escritura de protesta del capitán Brownrigg, fecha 25 de febrero de 1815.
- ¹¹ AGP, PN, Escribanía de Felipe Rodríguez de León, 1818, folios 188-189. Escritura de protesta de la oficialidad del bergantín *Perla*, Santa Cruz de La Palma, 3 de octubre de 1818.
- ¹² *Ibíd*em, folios 189v-190. Protesta de la oficialidad del *Buena Esperanza*, Santa Cruz de La Palma, 3 de octubre de 1818.
- ¹³ Juan B. Lorenzo Rodríguez: *Noticias para la historia de La Palma*. [Madrid]: Cabildo Insular de La Palma, Gobierno de Canarias, tomo I, 3ª edición, 2010, pp. 287-288; Jaime Pérez García: “Los prisioneros franceses de La Palma”, en *III Congreso de Estudios sobre La Palma* (Santa Cruz de La Palma, julio de 2010). En prensa.

- ¹⁴ Debido a una epidemia de peste en Marruecos que cortó por algún tiempo los viajes de los barcos del salado. Pero a la altura del otoño de 1818 el tráfico parecía haberse reanudado, aunque con precauciones, con el acuerdo favorable de la Junta de Sanidad y los dueños y capitanes de buques de la pesca del salado. AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 19 de agosto de 1818, folio 265.
- ¹⁵ AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 3 de octubre de 1818, folio 267.
- ¹⁶ AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 8 de abril de 1818, folio 247.
- ¹⁷ Las escrituras de protesta servían a los capitanes apresados para cubrirse las espaldas frente a los armadores, dejando por escrito que no había estado en su ánimo dejarse capturar, pero que la fuerza del enemigo, la propia carencia de medios para resistir y la prioridad de velar por la integridad física de su gente había exigido la rendición.
- ¹⁸ AGP, PN, Escribanía de Gregorio José Medina, 1820, folios 346-347v. Protesta fechada en Santa Cruz de La Palma, 24 de diciembre de 1820.
- ¹⁹ *Ibidem*, folios 344v-346. Protesta fechada en Santa Cruz de La Palma, 24 de diciembre de 1820. Al respecto del seguro del bergantín *Fortuna*: AGP, PN, Escribanía de Gregorio José Medina, 1821, folio 19. Poder del capitán Salvadó i Fábregas, natural y vecino de Barcelona, 18 de enero de 1821.
- ²⁰ AMSCP, Expedientes e instancias varias, caja 609. Instancia de los capitanes Boada y Salvadó, el 8 de enero de 1821.
- ²¹ AMSCP, Actas de la Junta de Sanidad, caja 156-2, sesiones del 6 y 8 de marzo de 1828.
- ²² AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 19 de octubre de 1820, folio 445.
- ²³ Manuel de Paz Sánchez: “El corso argentino en Canarias...”, art. cit., pp. 155-158.
- ²⁴ Feliciano Gámez Duarte: *El desafío insurgente...*, op. cit., pp. 108 y 332.
- ²⁵ AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 8 de febrero de 1817, folio 199v.
- ²⁶ AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 6 de octubre de 1817, folios 229-230v.
- ²⁷ Manuel de Paz Sánchez: “El corso argentino en Canarias...”, art. cit., p. 148. Véase también, del mismo autor: “En torno a las reivindicaciones comerciales de La Palma frente a Tenerife en el comercio con América: Un expediente de 1819”, en *Revista de Historia Canaria*, 174-I, Universidad de La Laguna, 1984-1986, pp. 203-226.
- ²⁸ [Sin Firma] “Efemérides”, *El Noticiero*, Santa Cruz de La Palma, 13 de octubre de 1894, p. 1.
- ²⁹ AMSCP, Actas capitulares, caja 701, sesión de 25 de septiembre de 1819, folios 331-333.
- ³⁰ AMSCP, Actas capitulares, caja 703-1, sesión de 18 de febrero de 1823.
- ³¹ AMSCP, Actas capitulares, caja 703-1, sesión de 11 de diciembre de 1826. Asimismo, Archivo Histórico Diocesano de Tenerife, Documentación por pueblos, núm. 66, 1829.
- ³² AMSCP, Actas capitulares, caja 703-1, sesión de 4 de noviembre de 1825.
- ³³ AGP, PN, Escribanía de Gregorio J. Medina, 1826, folio 310; escritura de obligación fechada en Santa Cruz de La Palma, 26 de mayo de 1826.
- ³⁴ AMSCP, Actas de la Junta de Sanidad, caja 156-2, expediente 7.
- ³⁵ José Eduardo Pérez Hernández: “La fragata *Feliciana*: Presa canaria del corso bonaerense en el Caribe (1818). Dos diarios de la odisea”, en *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana (2006)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2008, p. 1631 (CD-ROM).
- ³⁶ Feliciano Gámez Duarte: *El desafío insurgente...*, op. cit., pp. 539-540.
- ³⁷ AGP, PN, Escribanía de José Mariano López, 1817, folio 1.
- ³⁸ AGP, PN, Escribanía de Felipe Rodríguez de León, 1817, folios 172-173; protesta del capitán Domínguez, Santa Cruz de La Palma, 6 de noviembre de 1817.

- ³⁹ *Ibíd.*, folio 178; nueva protesta del capitán Domínguez por la forzada demora en zarpar para Tenerife, donde debían desembarcar los pasajeros y el cargamento de su barco. Santa Cruz de La Palma, 12 de noviembre de 1817.
- ⁴⁰ *Ibíd.*, folios 240v-241v. Poder especial fechado en Santa Cruz de La Palma, 29 de diciembre de 1817.
- ⁴¹ Véase José Eduardo Pérez Hernández: “La fragata *Feliciana*: Presa canaria del corso bonaerense en el Caribe (1818). Dos diarios de la odisea”, en *XVII Coloquio de Historia Canario-Americana (2006)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2008, pp. 1617-1641 (CD-ROM).
- ⁴² AGP, PN, Escribanía de Felipe Rodríguez de León, 1819, folios 28-29; licencia otorgada en Santa Cruz de La Palma, el 30 de enero de 1819. Ramos y Farias debió de estar entre aquellos de la *Feliciana* que fueron desembarcados en Punta Maisí, en el extremo oriente de Cuba, muy lejos de La Habana.
- ⁴³ Agustín Millares Cantero: “La navegación británica en aguas del archipiélago canario durante la década de 1820: Algunas consideraciones”, en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana (1984)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, tomo I-2, 1987, p. 565.
- ⁴⁴ *Ibíd.*, p. 557.
- ⁴⁵ AGP, PN, Escribanía de Felipe Rodríguez de León, 1817, folios 219v-221; contrata fechada en Santa Cruz de la Palma, 24 de diciembre de 1817.
- ⁴⁶ AGP, PN, Escribanía de Felipe Rodríguez de León, 1820, folios 154-156; contrata efectuada en Santa Cruz de La Palma el 7 de julio de 1820.
- ⁴⁷ AGP, PN, Escribanía de Felipe Rodríguez de León, 1821, folios 21v-22v y 53-55 (protestas de Rafael de Monteverde, fechadas en Santa Cruz de La Palma, 27 de abril y 24 de junio de 1821); folios 55v-57 (protesta de George Robinson Smith, fechada en Santa Cruz de La Palma, 28 de junio de 1821); y folios 58-60 (convenio fechado en Santa Cruz de La Palma, 3 de julio de 1821).
- ⁴⁸ AGP, PN, Escribanía de José Manuel Salazar, 1822, folios 147-149v; fechada en Santa Cruz de La Palma, 26 de marzo de 1822.
- ⁴⁹ AGP, PN, Escribanía de Gregorio J. Medina, 1826, folios 354v-356; fechado en Santa Cruz de La Palma, 23 de febrero de 1826.
- ⁵⁰ AMSCP, Juicios verbales, caja 771, 26 de junio de 1821. El dictamen, al que las partes se conformaron, fue exigir el pago de la deuda al apoderado de Pérez Castañeda, aunque para ello hubiera de pedir un préstamo sobre las fincas de su poderdante; en caso contrario, las demandantes estarían en su derecho de entablar la ejecución en los tribunales.
- ⁵¹ Manuel de Paz Sánchez: *La ciudad: Una historia ilustrada de Santa Cruz de La Palma*. Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, 2003, pp. 223-225.
- ⁵² Juan B. Lorenzo Rodríguez: *Noticias para la historia de La Palma*. [Madrid]: Cabildo Insular de La Palma, Gobierno de Canarias, tomo I, 3ª edición, 2010, pp. 40-42.
- ⁵³ AMSCP, Expedientes e instancias varias, caja 610, expediente año 1828. La operación se llevó a cabo con el competente permiso del gobierno (decreto de 14 de junio de 1828) y del comandante general de marina del apostadero de La Habana (decreto de 18 de junio del mismo año).
- ⁵⁴ En 1817 un barco corsario chileno, armado por tres ingleses asociados, capturó un mercante español de nombre *Minerva*, con aparejo de fragata, que usaron para continuar el corso. Asimismo, entre los corsarios armados en Baltimore, hubo una goleta llamada *Minerva* [Feliciano Gámez Duarte: *El desafío insurgente...* op. cit., pp. 140, 516 y 589]. Sin embargo, queda de manifiesto que la diosa romana de la guerra y la sabiduría

también daba su nombre a buques mercantes. De hecho, a principios del siglo XIX un buque de ese nombre era propiedad de Buenaventura Felipe Carmona, vecino de Santa Cruz de La Palma.

- ⁵⁵ La corbeta *Resolution*, al mando del angloamericano Joseph Stocker, a cuya dotación pertenecían los hombres que atacaron Puerto Naos en 1740 (en el marco de la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins), había sido armada en corso en Boston aquel mismo año. Poggio Capote, Manuel y Regueira Benítez, Luis: “El ataque británico a Puerto Naos (La Palma) de 1740” [Manuscrito inédito]. Expreso mi agradecimiento a los autores por facilitarme una copia del manuscrito.