

EL CURIOSO DIARIO DE NAVEGACIÓN DEL CORSARIO JUAN PEDRO CRUZ DE BELEFONTE (1762)

Enrique OTERO LANA
Doctor en Filosofía y Letras

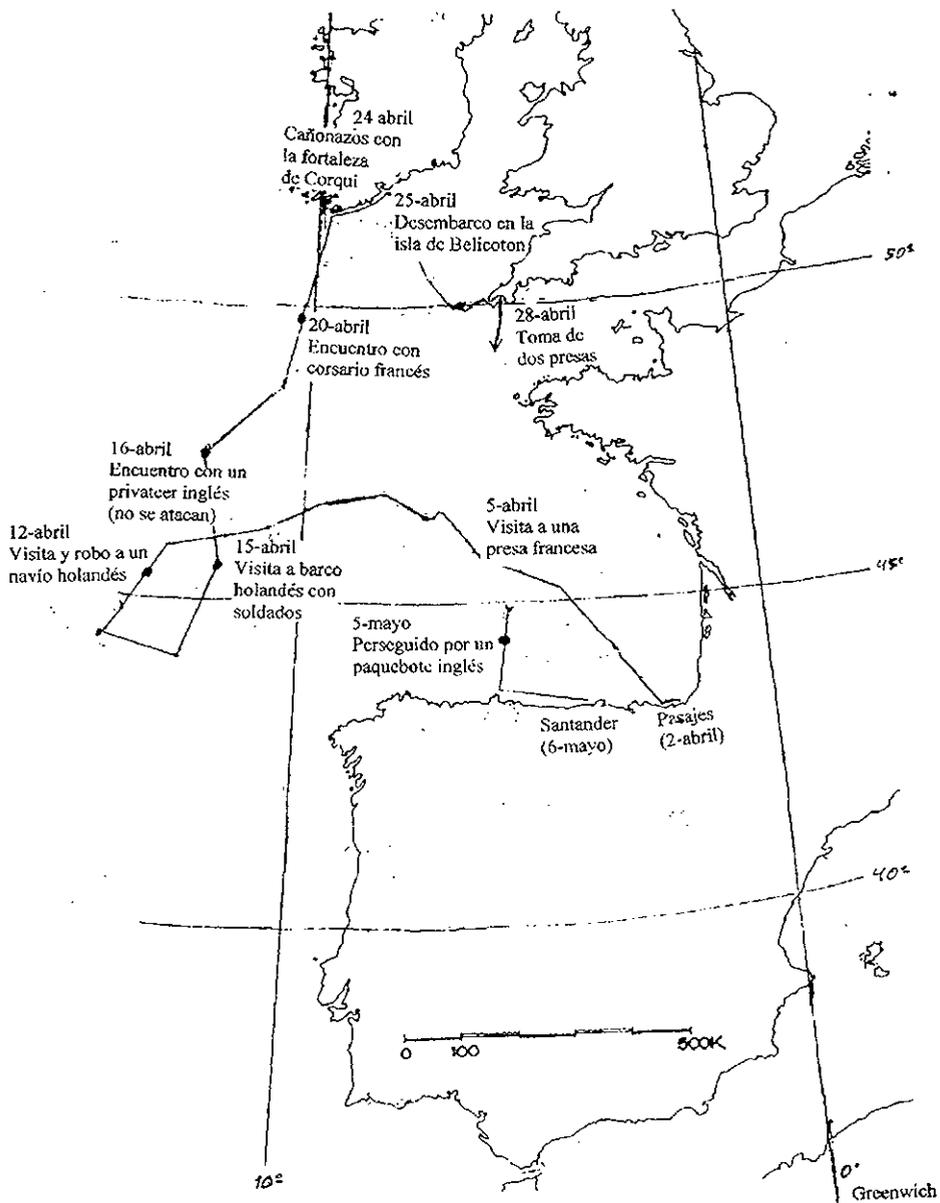
Entre los diarios de navegación del siglo XVIII que nos han llegado, uno de los más curiosos es el de Juan Pedro Cruz de Belefonte, un capitán y armador corsario que realizó una campaña corsista en 1762. Su rareza no se debe tanto a su contenido (aunque éste nos aporta datos interesantes) como a su presentación. Cruz de Belefonte lo hizo adornar con una portada y diversos dibujos que reflejan la actividad de su goleta. Curiosamente, el diario describe una navegación llena de dificultades, no una exitosa, y ésa fue en realidad la causa que llevó a hacer esta copia iluminada (1). Por la letra de la firma y el empleo de algunos anglicismos (Belefonte era irlandés), podemos afirmar que el propio Belefonte efectuó la copia, y es verosímil que los dibujos también provengan de su mano. El diario, presentado al secretario de Marina, don Julián de Arriaga, causó muy buena impresión e incluso se recogió noticia de él en la *Gaceta de Madrid* de 18 de mayo de 1762 (núm. 20, pp. 167 y 168), donde se le dedicaron un total de 24 líneas, lo cual es excepcional tratándose de una noticia sobre un corsario.

Juan Pedro Cruz de Belefonte (2) era hijo de un irlandés vecindado en San Sebastián (3). En 1762 declaraba tener veinticuatro años. La goleta de su propiedad, *La Gata*, armada en Burdeos, tal vez había actuado como corsario francés. No sabemos si Cruz de Belefonte ya había navegado en ella. Su segundo apellido, «Bellefonte» en la firma, hace pensar en una madre francesa (aunque puede ser una simple adaptación al francés de un apellido irlandés), y es posible que antes de 1762 residiese en Francia; pero sus años parecen muy pocos para haber mandado la goleta. Es plausible que la comprase, ya preparada, a un armador de Burdeos. Lo cierto es que la entrada de España en la guerra de los Siete Años le llevó a pedir la patente de corso española, por razón de su residencia. Su embarcación era, como ha quedado dicho, una

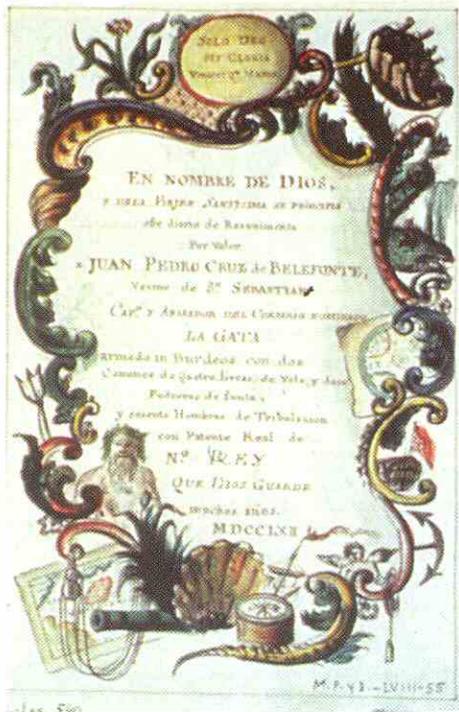
(1) Su signatura original era Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 540, 10 de mayo de 1762; pero, dado su interés, fue trasladado a la sección de Mapas, Planos y Dibujos (MPyD) con la signatura LVIII-55. En diversas ocasiones ha sido expuesto en la selección de documentos que el Archivo General de Simancas presenta a los visitantes.

(2) Firma en el diario como «Juan Pedra Cruz de Bellefonte». En algún documento se le cita como «Juan Pedro Cruzat» (AGS, SM, leg. 540, 10 de mayo de 1762, oferta de servicios).

(3) *Ibidem*, 7 de mayo de 1762.



Navegación de la goleta *La Gata* (capitán, Juan Pedro Cruz de Belcfonte) del 2 de abril al 6 de mayo de 1762.



Portada del diario del corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte (AGS, MPyD, LVIII-55).

goleta armada con dos cañones de a cuatro libras de bala y 12 pedreros de «funta» (4), y tripulada por 60 hombres. No conocemos su porte, aunque podría ser inferior a las 60 toneladas, dada la tendencia de los barcos corsarios a llevar un hombre o más por cada tonelada de porte.

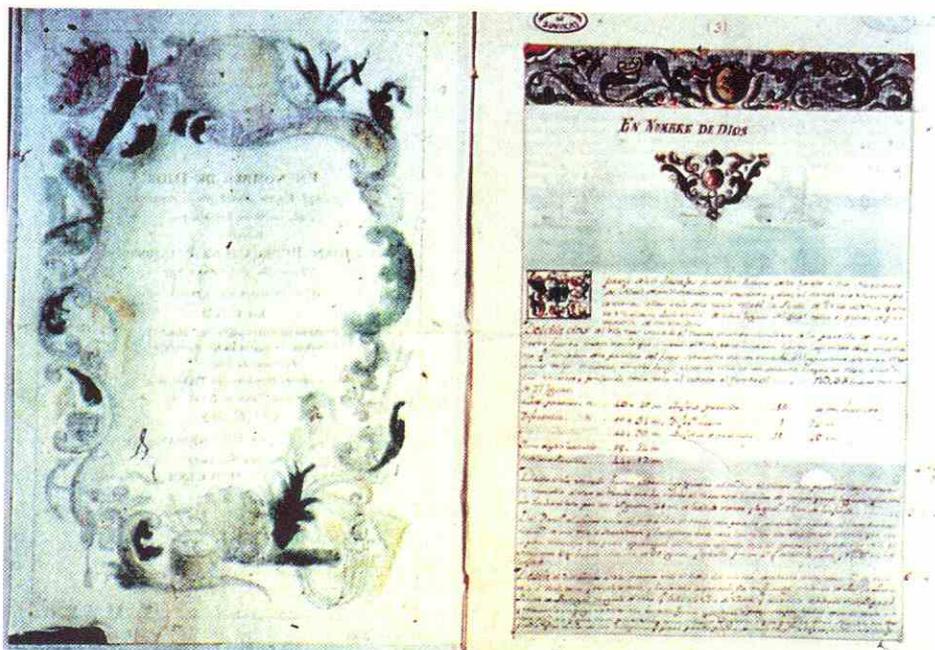
En lo referente a la tripulación, se cita a un primer oficial de apellido francés, Manuel «Dulaq» (Du Lac, posiblemente), y a un capitán de «voluntarios» (o soldados) de origen español, Tomás Roque. La nacionalidad del teniente Agustín Damián es dudosa, pues se trata de un apellido fácil de castellanizar. Los marineros y soldados serían en su mayoría guipuzcoanos (recuérdese que *La Gata* partió de Pasajes), completados con hombres del resto de España, más algunos franceses (la goleta se había armado en Burdeos) y otros extranjeros, como ocurre en varios barcos de la época. Ya que el barco corsario enarbolaba la bandera mercante de España (en algunos dibujos se distingue la Cruz de Borgoña sobre

fondo blanco), hemos encuadrado a todos bajo el término «españoles».

El diario se inicia con una portada llena de símbolos mitológicos (como el dios del mar, Neptuno, o un gran pez monstruoso, tal vez el Leviatán) y marítimos (conchas y rocallas muy del gusto de la época), todo mezclado con imágenes referidas a la navegación (dos mapas, una brújula, un escandallo para medir la profundidad, una jarcias encordadas en una polea) o a la actividad corsaria (un cañón y la popa de una barco inglés capturado, como denota su bandera invertida). La nota un poco discordante, desde el punto de vista mitológico y marítimo, la pone el angelote que sostiene el escandallo. Un óvalo en la parte superior contiene una invocación a la Divinidad y a la Madre de Dios: «Solo Deo sit Gloria Virgini q^e [sic, Virgini] Mariae», y el arranque del texto de la portada resalta la catolicidad del autor: «En Nombre de Dios y de la Virgen Santísima...».

El diario de navegación está redactado en primera persona y es evidente que se trata de una reelaboración del verdadero diario del barco. Su datación no es la

(4) Tras buscar en varios diccionarios navales, he llegado a la conclusión de que esta palabra, dado el origen irlandés del personaje, es simplemente la castellanización del vocablo inglés *fount*, en el sentido de fundición.

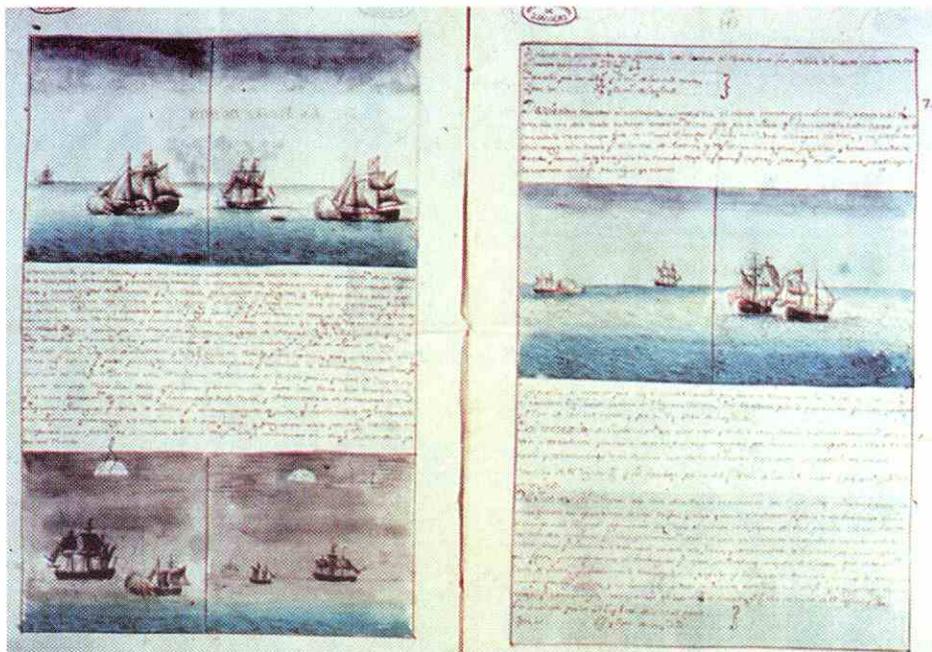


Izquierda, dorso de la portada del diario; derecha, primera página de éste (AGS, MPyD, LVIII-55).

común: en vez de referirse a días naturales, en cada singladura se narra lo sucedido desde el mediodía de una fecha hasta el mediodía de la siguiente (posiblemente por ser los momentos en que se podía tomar la altura), por lo que hay buscar referencias horarias para saber si el episodio de turno transcurre en la tarde del primer día, durante la noche, o en el curso de la mañana del segundo día. Comienza el diario así: «En Nombre de Dios. Aparejé de los Pasajes a las dos de la tarde el día dos abril de mill setecientos sesenta y dos, el viento al suerte, poco viento». Se recoge la distancia recorrida cada día, lógicamente en un cálculo a la estima (o «a la fantasía», como se decía entonces) a partir del rumbo seguido, de la observación de los vientos o los rumbos, y de alguna medida con la corredera. De cuando en cuando se registran las medidas de la latitud y la longitud, lo que indica el uso del sextante (5).

Sin embargo, en las cifras dadas hay algunos errores; el primero, la longitud que se atribuye a Pasajes, puerto de partida, $13^{\circ} 04'$ «hueste» (oeste). Esto haría pensar que Juan Pedro Cruz de Belefonte había tomado como referencia el meridiano de alguna ciudad italiana que podría ser Roma, sede del Papado y cabeza del orbe católico (no olvidemos el origen irlandés del capitán), pero

(5) En el texto no se menciona el aparato de observación astronómica utilizado por Cruz de Belefonte o por su piloto. Creo que, por la época de los hechos, pueden descartarse el astrolabio, el cuadrante y la «ballestilla de Jacob», por lo que debió de usarse un octante o un sextante. Por generalización, hemos optado por este último.

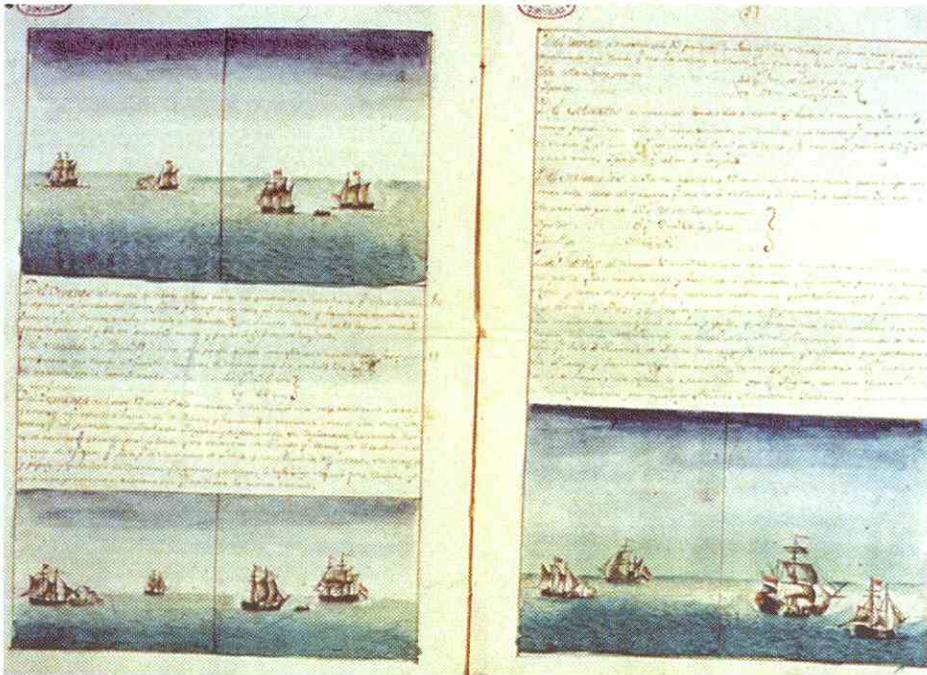


Página izquierda, arriba izquierda: corsario *La Gata* persiguiendo una presa. Arbola la Cruz de Borgoña en el palo mayor (AGS, MPyD, LVIII-55); arriba derecha: visita a un mercante irlandés, tras haber afianzado la bandera española con un cañonazo (AGS, MPyD, LVIII-55); abajo izquierda: escena nocturna. El corsario *La Gata* detiene un barco inglés que resulta ser una presa francesa (AGS, MPyD, LVIII); abajo derecha: escena nocturna (continuación de la ilustración anterior). Detención de un paquebote portugués (AGS, MPyD, LVIII). Página derecha, izquierda (escena dudosa): detención de un navío holandés o persecución de una embarcación que huye (AGS, MPyD, LVIII); derecha (escena dudosa): visita a un portugués o a un hamburgués, con bandera mercante movida por el viento que recuerda la de Brabante (AGS, MPyD, LVIII).

en tal caso habría un error de más de un grado. No obstante, ésta es una especulación ociosa: en los días siguientes, disminuyen los grados conforme se navega hacia el oeste, lo que indica que Cruz de Belefonte se equivocó escribiendo «hueste» (oeste), en vez de «leste» (este), para señalar la longitud.

El meridiano tomado como referencia podría ser el de Tenerife, como era típico entre los españoles. Pero el puerto de Santa Cruz está a $16^{\circ} 12' O$, y el pico del Teide, a $16^{\circ} 37'$, lo que nos daría $14^{\circ} 17'$ ó $14^{\circ} 42' E$ para ambos casos. Es menor el error si se toma como referencia la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, situada a $15^{\circ} 24' O$, lo que daría para Pasajes $13^{\circ} 29' E$. Pero en todos estos cálculos no hay que olvidar los errores con que en el siglo XVIII se calculaba la longitud, especialmente durante las navegaciones (si bien no es tan justificable para un puerto, como es éste el caso).

Tampoco la latitud del puerto guipuzcoano es la correcta, aunque aquí el error es pequeño: se da como latitud de partida la de $43^{\circ} 45' N$, cuando debie-

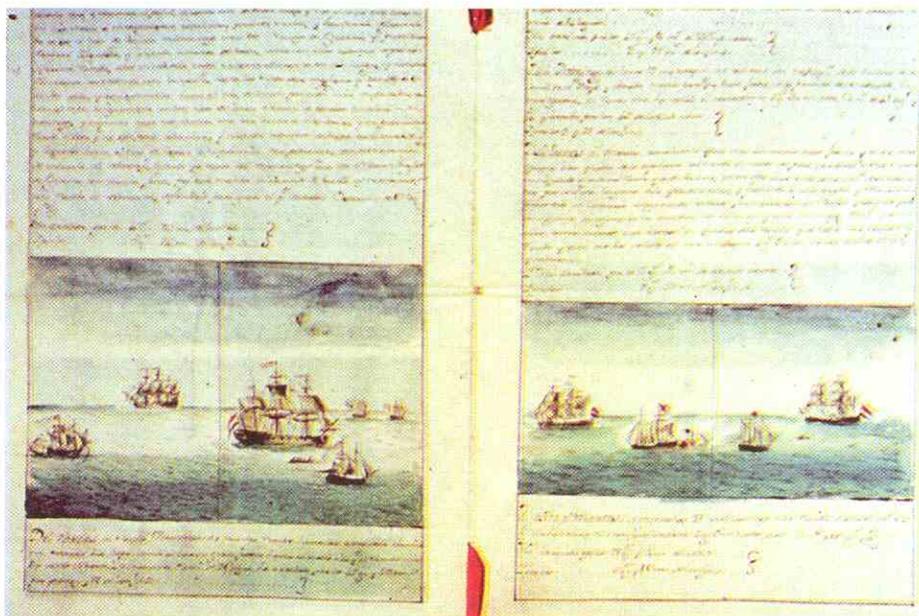


Página izquierda, arriba izquierda: la goleta *La Gata* detiene un navío (AGS, MPyD, LVIII); arriba derecha: visita a un navío holandés (¿continuación de la escena anterior?) (AGS, MPyD, LVIII); abajo izquierda: el corsario *La Gata* detiene un barco (AGS, MPyD, LVIII); abajo derecha: visita a un barco holandés (¿continuación de la escena anterior? Lo más razonable es que ambas escenas sean sucesivas) (AGS, MPyD, LVIII). Página derecha, izquierda: la goleta *La Gata* detiene un barco holandés (AGS, MPyD, LVIII); derecha: visita a un barco holandés (¿continuación de la escena anterior?) (AGS, MPyD, LVIII).

ra citarse la de $45^{\circ} 35'$. Cruz de Belefonte o su piloto intentan tener en cuenta la declinación solar, aunque su fórmula es cuando menos curiosa. Toma la latitud de partida (Pasajes) con $43^{\circ} 45' N$, y la latitud de arribada en la primera medida, $44^{\circ} 30'$; suma ambas cifras y divide el resultado por dos para obtener la «meridiana paralela», que cifra en los $44^{\circ} 12' N$. Este cálculo de la mediana paralela parece basarse en el párrafo de Rodrigo Zamorano sobre la declinación solar, según el cual «en los días de los equinoccios se saca aquella diferencia sumando la declinación del día presente con la del día siguiente» (6). Pero el 3 de abril ya no era día de equinoccio, por lo que la operación parece inútil. Tras este primer «alarde» de cálculo astronómico, ninguna operación de este tipo se vuelve a repetir en el diario.

Más adelante encontramos otra anotación errónea. A mediodía del sábado 17 se había llegado a los $47^{\circ} 23' N$ y $2^{\circ} 58' E$. Y sigue el diario: «Del sábado

(6) ZAMORANO, Rodrigo: *Compendio del arte de navegar*. Valencia, Librerías París-Valencia, 1995, p. 16r (ed. facs.; ed. orig., Sevilla, 1581).



Página izquierda: detención de una fragata holandesa con soldados para las Indias Occidentales, y visita a ésta; al propio tiempo se ven dos velas, de las que una será un corsario inglés (AGS, MPyD, LVIII). Página derecha: detención de un navío holandés y visita a éste (AGS, MPyD, LVIII).

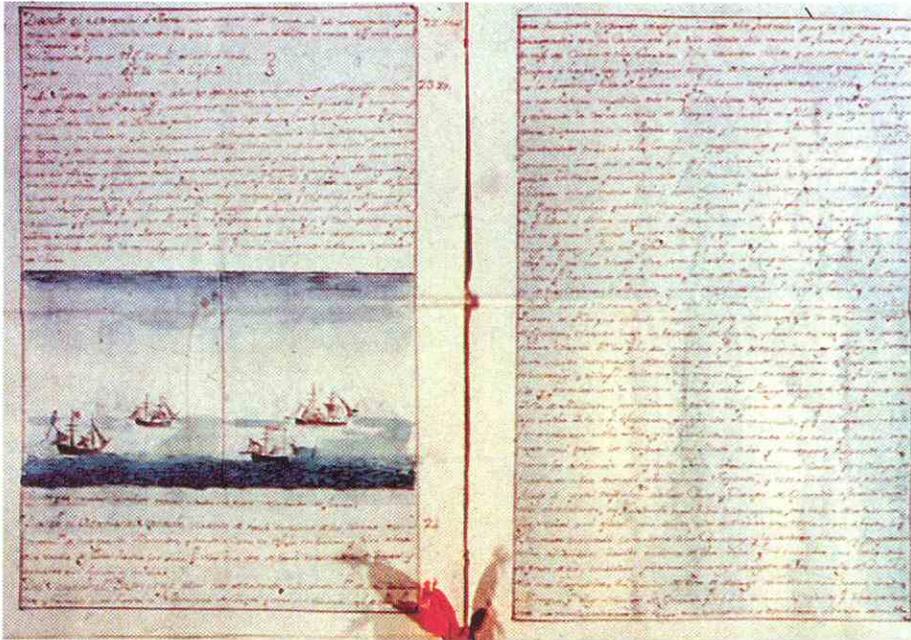
al domingo 18, continuando el mismo rumbo norte $1/4$ al noroeste, camino a 14 leguas.

»He arribado por los 47 g. y 10 ms. (*sic*) de latitud norte
y por los 2 g. y 55 ms. de longitud.»

El lunes 19, tras recorrer 41 leguas y $3/4$, había llegado a los 49° N y $5^{\circ} 21'$ E. No tiene sentido, navegando rumbo norte, que se descienda $13'$ en latitud, por lo que podemos pensar que la anotación correcta sería $48^{\circ} 10'$, en el caso de que la latitud anterior estuviese bien tomada.

Según los dibujos, la goleta *La Gata* tenía un casco bastante raso y arbolaba en el palo trinquete una vela cangreja y dos foques, y en el palo mayor, una vela cuadrada de gavia y otra cangreja, que haría de vela mesana (7). En algún

(7) Pidiendo previas disculpas a los profesionales, aclararé los vocablos referidos al velamen para el lector no familiarizado con esta terminología. La *cangreja* es una vela trapezoidal cuyo eje de movimiento coincide con el eje longitudinal de la embarcación. Si va en el palo posterior, es la vela de *mesana*, básica en la maniobra de los barcos de vela por ser de las que mejor recibían el viento. En el texto a las velas cangrejas se las cita como velas «mayores». El *foque* era una vela de cuchillo o triangular que se izaba entre el bauprés, palo inclinado de proa, y el palo vertical más próximo a él. En *La Gata* se izaban dos, según los dibujos, aunque en barcos mayores podían ser tres o cuatro. La vela de *gavia* es una vela cuadrada izada en el palo mayor; en esta goleta colgaba del palo posterior, por encima de la cangreja de mesana.



Avistamiento de una embarcación que resultó ser un corsario francés (escena dudosa). No se le ve bandera, pero parece afianzarla con un cañonazo (AGS, MPyD, LVIII).

pasaje del diario se describen maniobras con las velas. Así, el día 3 de abril, a «las siete de la mañana (...) vinieron de la partida huesnorueste [ONO] viento excrecido [crecido], obligándome a tomar rizos a mis velas maiores; a las nueve horas el viento vino calma, mandé largar rizos a mis velas maiores y poniendo toda vela al viento». Más adelante (9 de abril), siendo el tiempo tormentoso, se toman precauciones: «Del jueves al viernes, a la una de la tarde, tomamos los rizos de las velas maiores, la mar gruesa con apariencia de mal tiempo; y a las quatro estuvimos a palo seco (8) hasta las ocho, habiendo sido obligados exponernos [a ponernos] a la capa». El lunes 19 volverían a estar a palo seco, con la mar muy gruesa.

El pequeño tonelaje, sobre todo visto con los ojos actuales, de la embarcación de Cruz de Belefonte le permitía maniobrar, en ocasiones, a fuerza de remos. «El día cinco [de mayo] tuve conocimiento de quatro fragatas de guerra por los 44 gs. y 52 m. de latitud norte, llevando la proa al norte, el viento susudueste [SSO]; y llevando io el mío al lesueste [ESE], tomé caza de un paquebote de 10 cañones, y con viento calmo me acostaba [acosaba] con dos lanchas por la proa y io con mis remos me safé [zafé] de su artillería y me vine a aterrar al sotavento del cabo de Peñas.» El incidente (que mereció un dibujo en el diario) nos refleja cómo una pretendida presa, demasiado poderosa para el corsista, acaba convirtiéndose en cazador.

(8) Es decir, con todas las velas recogidas y aferradas.

Como ya hemos comentado, la campaña de este buque corsario no fue muy afortunada, especialmente si consideramos los riesgos que llegó a correr. Entre el día de su partida, 2 de abril, y el día 20 del mismo mes detuvo nueve embarcaciones que resultaron ser neutrales (cinco barcos holandeses, dos franceses —uno de ellos, en realidad, una presa inglesa de un *corsair* de Burdeos, y el otro un corsario galo—, uno portugués y uno hamburgués), visitas que se recogen parcialmente en los dibujos del diario. Algunas se hicieron al anochecer o ya de noche, y esta circunstancia se intenta reflejar en algunos dibujos. También se encontró, simultáneamente, con dos ingleses; uno de ellos era un *privateer*, y los españoles y los británicos se amenazaron mutuamente sin que la cosa pasara de ahí. Por último persiguió, inútilmente, a dos velas cuya nacionalidad desconocemos.

De estas visitas merecen destacarse dos. La primera, el día 5 de abril, cuando hacia las diez de la noche se avistó a sotavento un navío de tres palos. Al reconocerse su construcción como inglesa, los españoles concibieron falsas esperanzas, pues según el diario lo hicieron detenerse «disparándole dos cañonazos con vala y varios golpes de pedrero y fusilería, hablándolos [a los tripulantes] en inglés, y respondiendo ellos en la misma lengua me animé con la tripulazⁿ a hazer el fuego más vibo, me gritaron estaban rendidos y, haciendo zesar el fuego, llame p^a q^e pusiesen el vote al agua lo q^e ejecutaron sin la menor resistencia y, habiendo venido a mi vordo con todos los papeles, se encontró ser un navío inglés tomado por un navío de Burdeos cargado de azúcar, café, índigo, buque de 300 toneladas, armado de diez y seis cañones de a nueve». Con cierto sentimiento, lo dejaron continuar su rumbo hacia Francia. La segunda visita que merece señalarse se hizo a una balandra holandesa el día 12 de abril. Fue tal balandra la que al principio dio caza al corsario, de forma que los españoles pensaron que era una bombardera inglesa. Se decidieron a luchar «y disparándola un cañonazo, haciendo burla de nosotros, atracamos a su bordo y se encontró [ser] holandés». La afirmación de que se había burlado de los corsarios parece ser un pretexto para encubrir el robo de un carnero y unas gallinas, que se tomaron de la balandra, según el diario, a modo de castigo por su impertinencia.

El 15 fue un día activo: primero se encontró una fragata holandesa que iba de Rotterdam a «Guarniz» de Indias, con víveres y «soldadesca». El trato, en este caso, fue muy prudente, dado lo bien tripulada que iba, si bien al principio los neerlandeses fueron algo reticentes a darse a conocer y los corsarios hubieron de indicarles que eran «aviso del Rey y q^e trujese sumisión a la respectable vanderá». Al mismo tiempo se vieron dos velas que resultaron ser navíos de guerra, los cuales, enarbolando bandera de los Países Bajos, empezaron a dar caza al español. La persecución duró toda la noche y, al amanecer, el capitán Cruz de Belefonte decidió hacer frente a los perseguidores, «y aguardándolos hasta el tiro de cañón, teniendo nuestra respetable bandera al tope asegurándola hasta [con] el tiro de cañón, viramos de contado encima de nosotros, y tomando caza nos mostró otra vez bandera holandesa y se puso a otro rumbo viendo q^e no nos podía alcanzar, y virando nosotros de bordo enci-

ma dél y llegando hasta el tiro de cañón le disparamos dos pedreros con determinazⁿ de entrarle al abordaje; estando ya zerca dél reconocimos era un navío inglés con mucha jente, por cuió motivo viramos de bordo y tomamos n^o rumbo al norueste [NO], dejándolo proseguir el q^e llevaba». Fue el típico contacto entre corsarios enemigos, cauteloso y prudente, con alguna demostración de fuerza para prevenir al contrario de que el ataque no iba a ser fácil, y pensando más en evitar la pelea que en librarla. Los corsarios eran siempre presas de poco beneficio y, muchas veces, demasiado coste, lo que podía impedir la continuación de la campaña.

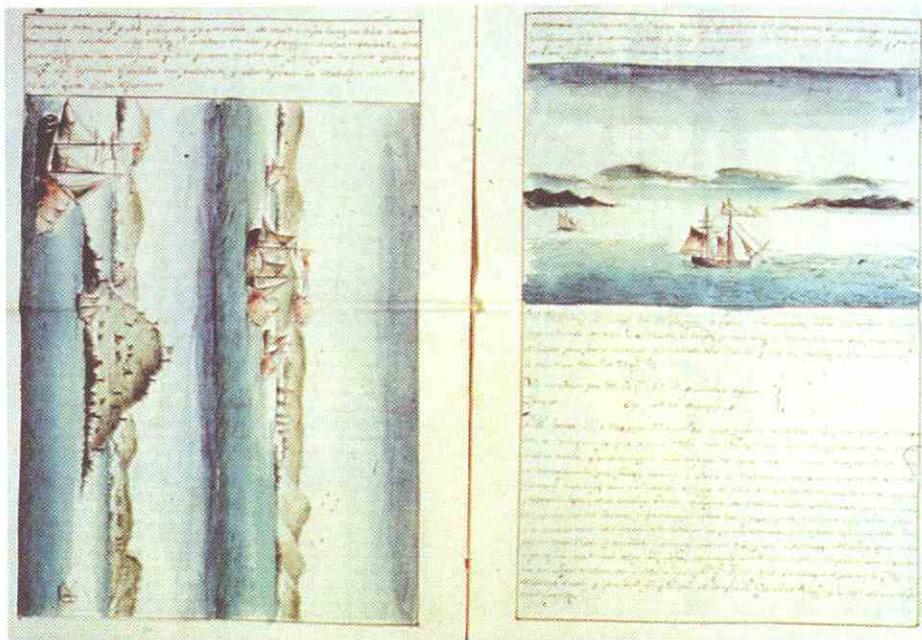
Días más tarde (el martes 20 de abril) se encontrarían con un corsario francés, con el que navegaron en conserva durante horas antes de seguir cada uno su rumbo.

Tras todos estos fracasos, sin tener todavía ninguna presa, los españoles decidieron ir hasta las costas de las islas británicas. «Del domingo al lunes 19, me determiné, con toda mi tripulazⁿ, de ir dentro del Canal de Sⁿ Jorje.» Aunque Juan Cruz de Belefonte estuviese al mando de la embarcación, el navegar hasta un lugar tan peligroso como el estrecho que separa la isla de Irlanda de la de Gran Bretaña era una decisión que no podía tomar solo. Los marineros españoles debieron de sopesar el provecho de hacer alguna presa a riesgo de ser cogidos prisioneros e incluso de perder la vida, al corsear en aguas tan cercanas a las bases navales del enemigo. Al final, la codicia y, por qué no, el valor prevalecieron sobre sus justificados temores.

El correr la costa de las islas británicas en busca de presas no era una empresa fácil. La Royal Navy se había impuesto a la Armada francesa en sucesivas batallas (como las de Lagos y Quiberon, en 1759) y había logrado contener a los corsarios galos. En 1762, los ingleses tenían 141 navíos de línea de más de 60 cañones, a los que (con matices) se les podría añadir otros 24 de 50 cañones (un total de 165 navíos). En cuanto a las unidades más pequeñas, de quinto y sexto rango (entre 44 y 20 cañones), poseían 118, a las que habría que añadir ocho pequeñas fragatas, una corbeta de 18 cañones y 49 balandras, cuyo armamento desconocemos (9). Incluso considerando las múltiples obligaciones de la Armada británica en esta victoriosa guerra, los ingleses bien podían tener medio centenar de pequeñas unidades guardando sus costas. Recorrerlas en busca de presas era ciertamente peligroso.

El jueves 23 de abril, los corsarios tocaron la costa irlandesa cerca del cabo de Clara (o Clear), y al amanecer del día siguiente encontraron la que podía haber sido su primera presa: «Tubimos conocim^o de una balandrilla que salía de Valtimoro [Baltimore] y vino encima de nosotros, y mandando poner toda mi jente a la bodega y esconder todas mis armas, le he puesto bandera portuguesa, y me vino a bordo y hablándole en portugués, y me dijo que hiba de Dublín cargado de fruta, limones y naranjas». El capitán inglés también mencionó una fragata de 40 cañones que recorría la costa para protegerla, y que en el puerto de Cork se estaba reuniendo un convoy para Lisboa. Siendo

(9) ARCHIBALD, E.H.H.: *The Fighting Ships of the Royal Navy, 1897-1984*. Nueva York, 1987 (ed. rev.). pp. 352-353.

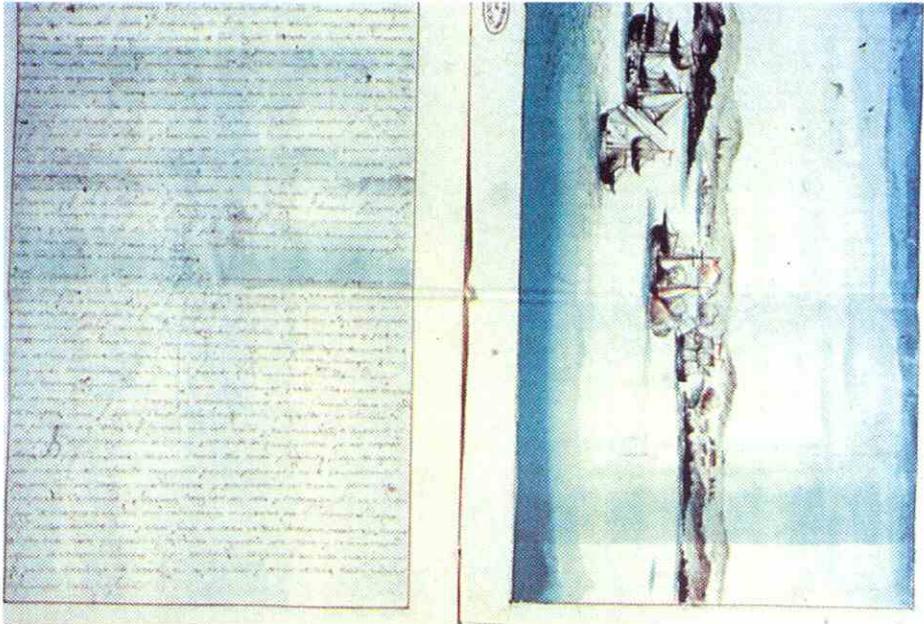


Página izquierda, arriba: el corsario *La Gata* persigue una balandra, que se refugia bajo la fortaleza de Corqui, cerca de Cork. (AGS, MPyD, LVIII); abajo: desembarco en la isla de Belicoton (cerca de Cork). El corsario se ayuda con el bote del práctico que había capturado en Cork (AGS, MPyD, LVIII). Página derecha: navegación del corsario *La Gata* ante la costa irlandesa, acompañado del práctico que había capturado cerca de Cork (AGS, MPyD, LVIII).

una presa de escasa consideración, «un pobre pescador con diez marineros», y esperando obtener mejores capturas, Cruz de Belefonte la dejó ir. Más tarde, el corsista persiguió una balandra que se refugió en la costa, escapándosele así otra posible presa. En la descripción, es de interés la práctica de esconder a la abundante tripulación corsaria (una estratagema muy común tanto en el corso como en la piratería) y el hecho de enarbolar una bandera falsa, ardid que se mantuvo hasta el final y que podría haber invalidado la presa en caso de haberla hecho.

El sábado 24, a las tres de la tarde, volvió a dar caza a una nueva balandra que varó bajo la fortaleza de Corqui. Cuando, desde el castillo, se rompió a disparar al barco corsario y éste comenzó a alejarse, la «balandra, viendo que nosotros le dejamos, empezó a hacer fuego y disparar enzima de nosotros por darnos las grazias porq^e no la havíamos hido a quemar», ironiza el redactor del diario.

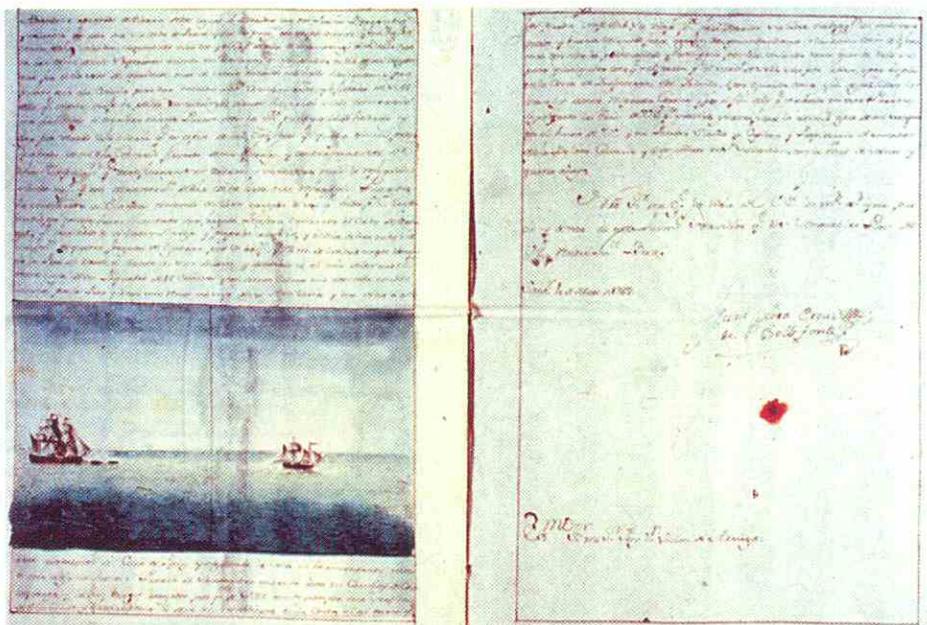
La Gata se acercó al puerto de Cork; y pronto salió una lancha de pilotos, pensando que el corsario era un mercante necesitado de sus servicios para entrar en el puerto. Los pilotos británicos fueron capturados tras la correspondiente intimidación y un disparo de pedrero «con vala y metra-



Doble escena de la toma de una balandra y un bergantín en la costa de Cornualles, rechazando a la infantería de Marina inglesa que acudió a la costa (la goleta *La Gata* aparece representada dos veces en diferentes acciones) (AGS, MPyD, LVIII).

llas». Con la promesa de que no se les haría daño y que se les dejaría libres (lo que se cumplió unos días más tarde), los ingleses confesaron que en el puerto había cuatro navíos de guerra para proteger un convoy de 20 mercantes que zarparía pronto para Lisboa. Añadieron que la balandra hecha embarrancar por los españoles bajo la fortaleza era un guardacostas armado con 10 cañones o pedreros —dato bastante dudoso, pues el pretendido guardacostas huyó ante una goleta corsaria que no se distinguía por su fuerte armamento.

Después de acercarse al puerto y reconocer que era cierta la presencia de los cuatro buques de guerra, los corsarios siguieron la costa hasta el amanecer del domingo 25 de abril, en que «nos determinamos de hazer desembarco, siendo desesperados de no hazer presas; mandé mi primer oficial con seis voluntarios y el capⁿ de ellos, con diez marineros armados con seis fusiles, sables y pistolas con la misma lancha de d^{hos} pilotos a hacer el desembarco a la isla de Ballicoton [Belicoton] con vandera española en forma de estandarte, y q se arbolase en d^{ha} isla, lo q^e ejecutaron con grande puntualidad». Como la población de la isla (y un pequeño cuerpo de guardia apostado en ella) se había retirado al monte, el botín fue de sólo 13 carneros. Ni siquiera se quemaron las casas y el puesto de guardia, porque una vela sospechosa hizo que los españoles embarcaran rápidamente. El barco que se acercaba resultó

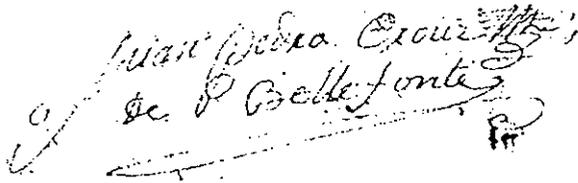


La goleta corsaria *La Gata* huye a fuerza de remos de un paquebote ingles de 10 cañones, que es ayudado por sus botes (AGS, MPyD, LVIII).

no ser de guerra, como se temía, sino una balandra con carga de carne y vino de Málaga. Una vez saqueada, fue devuelta a sus dueños.

Tras estas «hazañas» de resultados tan mediocres, los corsarios debieron de pensar que las costas de Irlanda ya no serían un buen coto de caza y, atravesando el canal de San Jorge, llegaron a las islas «Urlingas» (Sorlingas o Scilly). Allí se dedicaron a pescar a fin de despistar a los posibles observadores. Aunque el éxito obtenido era mínimo (13 carneros, 100 barriles de carne y seis barricas de vino de Málaga), el capitán Juan Pedro Cruz de Belefonte decidió celebrarlo, para así animar a la tripulación: «[con el] liquor que abíamos cogido [bebimos] a la salud de los ingleses, cantando el Tedeum toda la tripulazⁿ con vanderá en popa, saludando a N^{ro} Rey y S^{or}, q Dios gu^o».

El miércoles 28 de abril se acercaron al cabo de «Cornoalla» (Cornwall o Cornualles), en cuyas cercanías persiguieron ocho balandras. Visto que eran de pescadores (y, por tanto, presas demasiado pobres), se hicieron pasar ante ellas por un *privateer* o corsario inglés. Después se intentó cazar un bergantín mercante, que se refugió bajo una fortaleza. Al acercarse el corsario a tierra, se le preguntó qué barco era y Cruz de Belefonte —aprovechando su conocimiento del idioma— se hizo pasar otra vez por un *privateer* británico que iba a «Plimuth» a convoyar algunos navíos que irían a reunirse al grupo de Cork; y «continuando mi rumbo y fuera del tiro de cañón, le puse gallardete español burlándome de ellos; de contado la arrié por avajo por no dar a conocer a una

A handwritten signature in dark ink, written in a cursive style. The text reads "Juan Pedro Cruz de Belefonte". There are some additional scribbles and a small mark at the end of the signature.

Firma del capitán y amador corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte, irlandés vecino de San Sebastián.

balandra que estaba dro a proa». Por una vez, la caza tuvo éxito pues, aunque la balandra y un bergantín que la acompañaba fondearon en la costa, el capitán Cruz de Belefonte envió un bote que tomó, sucesivamente, ambas embarcaciones. En la toma del bergantín se nos dice que en el bote iban embarcados «mi primer ofiz', nombrado Dⁿ Man' Dulaq, y mi teniente Agustín Damián, con quatro voluntarios y seis marineros armados con sus fusiles, pistolas y sables, y io acompañándolos con mi corsario hasta el tiro de escopeta». Mientras se tomaban las presas acudieron algunas tropas británicas —caballería con posible apoyo de los vecinos—, pero fueron rechazadas: «Me zerqué [acerqué] más a tierra y, poniéndome al trabés, comenzé a disparar cañonazos y pedreros cargados con vala y metralla a tierra, con fuego de mosquetería con mis voluntarios mandados por Dⁿ Thomás Roque, capⁿ de ellos, aziendo unos y otros fuego con toda viveza». Según el corsario se reunieron hasta 6.000 hombres en su contra, lo cual es una evidente exageración.

Apartándose de tierra, marinaron el bergantín y la balandra con tripulaciones de presa (y un inglés en la segunda embarcación como testigo) y pusieron proa a España llevando en el barco corsario al capitán de la balandra y a dos marineros para el juicio. Pretendía Belefonte volver a La Coruña, pero el viento contrario lo obligó a ir a Santander. Durante el viaje de retorno encontró un holandés que le avisó de que había una fragata británica cruzando ante el cabo «Urtegal», y el día 5 de mayo vio cuatro fragatas de guerra navegando hacia el norte. En esa misma jornada dio caza a un paquebote, que resultó ir muy bien armado y del que tuvo que huir a fuerza de remos, como ya comentamos en páginas anteriores. Con el avistamiento del cabo de Peñas y la entrada en Santander terminó el viaje. Un viaje arriesgado, erizado de peligros al tener que recorrer una costa remota protegida por la Royal Navy, y además con escasos beneficios (no conocemos, pues Juan Cruz de Belefonte no nos da referencias concretas, la riqueza del cargamento de las dos presas, y ni siquiera tenemos constancia de que lograran llegar a España). Pero, dejando aparte algunas exageraciones sobre su propio valor y el de sus corsarios, o sobre el número de los ingleses con los que lucharon, la tripulación de la goleta *La Gata* había demostrado una gran audacia y una constancia digna de mejor suerte.

A su llegada a Santander, Juan Cruz de Belefonte ofreció sus servicios a la Corona para correr las costas de Inglaterra en busca de noticias. Belefonte hacía notar que, al ser hijo de irlandés, conocía bien la lengua inglesa. El gobierno español rechazó la idea de este flete, pues el acopio de noticias no era más que un pretexto para que *La Gata* navegara a su aire como los otros

corsarios; así que se le ordenó incorporarse como escolta al convoy que iba a llevar artillería desde Cantabria a Ferrol (10).

Pocas noticias más tenemos de Juan Pedro Cruz de Belefonte. En un informe del 31 de mayo del mismo año, el comisario ordenador de Marina de la Provincia de Guipúzcoa, don Diego Escobedo, avisaba desde San Sebastián de que «el corsario *La Gata*, su capitán Dⁿ Juan Pedro Cruz de Vellafont, ha arribado también por haver sido avandonado de su jente, sobre lo que no se me ha presentado queja para proceder en justicia» (11). Podría darse una confusión con otro corsario también llamado *La Gata*, cuyo armador era don Nicolás de Arbaiza y su capitán «mexieu» Cadet, en el que se había dado una deserción masiva (12); pero es más probable que Escobedo no se equivoque y que los marineros de Cruz de Belefonte abandonasen a su capitán después de un viaje tan peligroso y desafortunado. Muchos tampoco se conformarían con hacer de escolta de un convoy, ya que esto no producía beneficios a los marineros corsarios. El hecho de que no se presentasen quejas en su contra hace pensar que su contrato de embarque había terminado o estaba próximo a hacerlo, de modo que perseguirlos judicialmente no habría sido rentable para el armador.

Una última referencia a este personaje es una petición de empleo, de 1763, debida al propio interesado, que se hallaba en «la pobreza por la paz». En su memorial se añadía una carta de la Casa de Contratación de San Sebastián del año anterior, en la que se defendía a este corsario de unos informes «sinierros» y se indicaba que el capitán irlandés había ofrecido batir a un corsario de «Garnisie» (Guernsey) que andaba por la zona (13).

(10) AGS. SM. leg. 540, 17 de mayo de 1762.

(11) *Ibidem*, 31 de mayo de 1762.

(12) *Ibidem*, sentencia de Escobedo contra cuatro desertores, 16 de agosto de 1762. La justificación de los marineros era la cobardía de su capitán, que les exponía a ser capturados sin obtener ningún beneficio. Para una explicación más detallada del caso, véase OTERO, Enrique: «El problema de la indisciplina en las tripulaciones de los corsarios españoles», *Derroteros de la Mar del Sur*, núm. 6. Lima (Perú), 1998, especialmente pp. 161-162.

(13) AGS. SM. leg. 540, 12 de abril de 1763, petición de empleo de Juan Pedro Cruz de Belefonte, incluyendo un informe de la Casa de Contratación donostiarra de 1 de julio de 1762.