

APUNTES SOBRE LA PRESENCIA CORSARIA EN LAS COSTAS DEL NORTE DE GALICIA: UNA APROXIMACIÓN CUANTITATIVA (SIGLOS XVIII Y XIX)

Juan Ramón FERNÁNDEZ PACIOS
Licenciado en Geografía e Historia

Resumen

Este artículo contiene un breve estudio cuantitativo sobre la presencia de corsarios, tanto extranjeros como nacionales, en las costas de la provincia de Lugo a lo largo de los siglos XVIII y XIX.

En sus páginas aparecerán corsarios franceses, holandeses e ingleses, sobre todo estos últimos, cuya presencia ha quedado documentada en todos los puertos del litoral lucense. Asimismo, asistiremos a la aparición en la zona de corsarios nacionales, tanto vascos como gallegos, representados estos en las figuras de comerciantes ribadenses y sus tripulaciones no gallegas. Asistiremos a cambios de alianzas y veremos cómo los antiguos enemigos se convierten en aliados.

Terminaremos recogiendo las campañas de corso del siglo XIX, con la División Cántabra de Porlier y la participación de una armadora ribadense en la campaña de corso durante la Guerra de la Independencia, y seremos testigos de los engaños a que los naturales recurrían para apresar barcos corsarios sin combate alguno.

Palabras clave: corso, Ribadeo, Viveiro, Lugo, Cenzano, Porlier, División Cántabra.

Abstract

This article is a brief quantitative study about the presence of corsairs, foreign and national, in the province of Lugo, from the eighteenth century to nineteenth century.

In its pages, French, Dutch and English corsairs are portrayed, mainly these last ones, whose presence has been documented in all harbors of the

coast of Lugo. Also we will assist to the rise of Spanish corsairs in these shores, Vasque and Galician, being represented by merchants from Ribadeo who had on their command non Galician crews. We will assist too, to the change of alliances and we will see how old enemies turn into allies.

This text will conclude with corsairs' campaigns in the nineteenth century, with Porlier's Cantabrian Division and the participation of a woman ship-owner from Ribadeo in the campaign. The study also focuses on all the trickery used by the natives, in order to capture corsair's ships avoiding combat.

Key words: Corsair, Ribadeo, Viveiro, Lugo, San Ciprián, Porlier, Cantabrian Division

ESTE trabajo pretende ofrecer una breve aproximación cuantitativa al fenómeno del corso y su presencia en las costas cantábricas gallegas entre los siglos XVIII y XIX. Por tanto, no es nuestra intención profundizar ni en el origen del corso, ni en su terminología, ni en el grado de operatividad que alcanzó en esta zona, aspectos todos ellos sobre los que existe abundante bibliografía¹.

Así pues, este artículo debe ser considerado una suerte de armazón de un edificio, el cual, para su remate, precisa de una serie de trabajos complementarios en los que estamos inmersos y que confiamos en que aportarán abundante luz sobre este fenómeno, digno de la mayor de las atenciones por parte de los investigadores.

Aunque hemos podido documentar la presencia de embarcaciones corsarias en las costas lucenses ya en el siglo XV –documentación que se acentúa

(1) Para un conocimiento en profundidad del «corsarismo», sirvan las obras de OTERO LANA, Enrique: «Los corsarios vascos en la Edad Moderna», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5, Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2006, pp. 193-227; *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 44, Madrid, 2004; «Una vida de pillaje, haraganería y libertad. La indisciplina de los corsarios vascos», en *Itsas Memoria*, núm. 7, 2012, pp. 477-486, y *La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico*, <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/46cuaderno/cap02.pdf>

Véanse también LUCENA SALMORAL, Manuel: «Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español», en *Itsas Memoria*, núm. 5, 2006, pp. 393-413; RIVOLA, Carlos: «A alfanje y pistola. Ficción, figuración y realidad en el corso y la piratería de la costa vasca (siglos XVI-XIX)», *ibidem*, pp. 229-244; AGUADO CANTABRANA, Oskar, y ETXEBERRIA GALLASTEGI, Ekaitz: «Aproximación al corso vizcaíno en la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748): el ejemplo de *Nuestra Señora de Begoña* y *San José* alias *Marte Vizcaíno*», en *Clio & Crimen. Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, núm. 11, 2014, pp. 227-246; ZABALA URIARTE, Aingeru: «La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico», en *Itsas Memoria*, núm. 5, pp. 325-356, y CÁCERES Y BLANCO, Ignacio: *Los corsarios del Cantábrico durante el reinado de Carlos IV*, Centro de Estudios Montañeses, Santander, 1965.

Para el corso gallego del XVIII véase VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel: «El corso gallego en la Guerra del Asiento (1739-1748). Escenarios, actores y presas», en *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 26, 2017, pp. 119-148. DOI: <http://dx.doi.org/10.15304/ohm.26.4422>

para el XVI—, este trabajo se circunscribe cronológicamente al siglo XVIII y a la primera década del XIX.

La presencia corsaria en las costas gallegas, tanto nacional como extranjera, tiene su explicación en la «existencia de una extensa fachada litoral dotada de numerosos abrigos naturales y su ubicación en la gran ruta marítima que unía Europa del Norte con América»². A esto hay que sumar los constantes enfrentamientos militares sostenidos por la corona española, lo que convierte las costas gallegas en una zona de guerra, propicia para los corsarios en busca de botín.

A estas razones debemos añadir la escasa importancia que la Corona, ya desde el siglo XVI, había dado a la defensa costera gallega, tanto en baterías como en la creación de una armada vigilante y protectora. Aparte de la Corona, las siete grandes ciudades de Galicia eran reticentes a sostener económicamente una armada gallega, idea que solo se materializaba cuando el peligro de ataques enemigos por mar pasaba de lejano a inminente³.

Corsarios en el siglo XVIII

Teniendo en cuenta el estado de las defensas costeras lucenses, penoso en unos casos e inexistente en otros, no es de extrañar que, al año siguiente del comienzo de la Guerra de Sucesión (1701-1713), se reciba en Ribadeo la orden de enviar a todos los hidalgos a combatir. La villa solicita al rey la derogación de esta orden, pues significaría su desamparo ante posibles ataques por parte de flotas enemigas: «...por influencia del Conde, se mandó al Capitán General que no sacase gente de Rivadeo y que sus vecinos estuviesen dispues-

(2) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: «Política naval, corsarios y armadas en la Galicia moderna», en *Minius*, núm. 21, 2013, p. 88.

(3) La reacción de la ciudad de Mondoñedo ante una real provisión relativa a la creación de una armada gallega es la siguiente: «la provision real / adelante contenida que oy dia avia sido entregada se escriviesen cartas / a los consistorios de Ribadeo y Vivero para que enviasen dos otras / personas de sus ayuntamientos e de las villas que fuesen espertas en la / arte de navegar para consultar con ellos y conferir lo que su magestad manda». La razón de esta necesidad estaba en la presencia de corsarios en las islas Sisargas, razón por la cual «su magestad / siendo ynformado de lo suso dicho a mandado que se mire / en el remedio que se podia dar para hescusar que / los dichos navios no vengan a las dichas yslas y agan los / dichos danos y si lo seria armandose tres o quatronabios / que andasen de armada guardando la costa deste reino y / de que porte convenia que fuese y la gente que seria // nescesarioandubiesen en cada uno dellos y lo que costaria el armar / los dichos nabiosasta ponerlos en la mar». Extractado del blog <https://mondomedieval.blogspot.com.es/2017/04/1573-intento-de-creacion-de-una-armada.html>; autor, REIGOSA MÉNDEZ, Roberto. Publicado el 3 de abril del 2017. Transcripción del acta municipal de 23 de abril de 1573.

La villa de Ribadeo cumple también con la orden; y, en 1575, en las cuentas municipales del año anterior, podemos leer que se pagaba al regidor Ares González de Prelo la cantidad de «quarenta reales que se le devian por que los avia pagado a cuenta que dende esta villa llevo a la Audiencia Real ciertos recados tocantes a la armada contra los corsarios de la mar e a las armas que en esta villa abia». Archivo Municipal de Ribadeo, libro de actas 1564-1612, f. 12r.

tos a la defensa de la villa, disponiéndose lo mismo respecto a Vivero, Cillero, Burela y los demás puertos de esta costa»⁴. Que el rey acepte la petición de Ribadeo se debe a la presencia, constante y constatada, de enemigos corsarios en las costas de Lugo.

Corsarios foráneos: ingleses y franceses

Documentamos la presencia de corsarios ingleses en el puerto de Bares (Ayuntamiento de Mañón, A Coruña) ya en 1705. Así, vemos que el 16 de julio aparecía flotando un cadáver muy cerca de la playa. Los vecinos aseguran que el cuerpo pertenecía a un marinero «frances, de un navio que tomaron los piratas ingleses junto a esta dicha feligresia como cosa de ocho días, poco mas o menos, en cuiá toma mataron algunas personas»⁵.

La violencia, la cual se evitaba siempre que era posible, no era ajena a este tipo de vida. Así, en 1706, en la parroquia de Santa María de Cedeira (A Coruña) entierran a Juan Francisco, un portugués natural de la villa de Esposende que había fallecido en un barco corsario: «... viniendo cautivo en una fragata corsaria viscaína y aviendole cortado una mano»⁶.

En 1719 volvemos a encontrar referencias a corsarios ingleses en la parroquia de Bares, donde el día 27 de febrero aparecen flotando los cadáveres de dos marineros pertenecientes «al navio de pressa inglesa», atracado muy cerca de la playa. Del barco habían desembarcado seis hombres en una lancha. Al volver, estalla una tormenta que la hace naufragar. De los seis marineros tan solo aparecerán los cuerpos de dos

«que arrojó el mar a tierra y se allaron en esta ribera; y que fueron de seis hombres marineros y oficiales que el dia diez y nueve deste presente mes y año habiendo salido al navio de presa inglesa, que apostó en esta playa en donde estuvo algunos dias y haviendose embarcado en la lancha de dicho navio para venir a tierra a la que (...) con la tormenta y mucha tempestad que hacia, se haogaron todos los que solo se hallaron estos dos cadáveres»⁷.

A finales de agosto de este mismo año entraban en el puerto de Ribadeo las fragatas de guerra *Galgo de Andalucía* y *San Francisco*, que traían consigo dos navíos mercantes ingleses apresados en alta mar.

El 27 de septiembre, procedentes de Santoña, «acometieron por la barra de esta villa tres navíos de guerra y de alto bordo, yngleses, los quales, luego que fondearon dentro del surxidero del puerto, sin embargo de la resistencia y fuego que se les estaba haziendo al mismo tiempo, así del fuerte del castillo

(4) MÉNDEZ SAN JULIÁN: *Apuntes sobre Ribadeo*, 1929, p. 100.

(5) Archivo Diocesano de Mondoñedo (ADM), Bares, libro de defunciones (LD), 16 de julio de 1705, f. 21v.

(6) ADM, Cedeira, LD, 16 de noviembre de 1719, f. 61v.

(7) ADM, Bares, LD, 27 de febrero de 1719, f. 33r.

de San Damián y de la Atalaya, dispararon dichos navíos su artillería, haziendo mucho fuego y batería así al dicho fuerte como al resto»⁸. El Almirantazgo inglés será informado a través de las cartas remitidas por el capitán Johnson, quien aseguraba que «con los tres navios de guerra de su cargo, en que participa, aver hecho un desembarco de la gente de su tripulación en Ribadeo, 16 leguas distante del Cabo Ortegal, el 27 de Septiembre, a donde se hallaban una Fragata española de 24 cañones y otra inglesa, que avia sido empleada a llevar gente y armas a Escocia, pero que fueron quemadas por los mismos marineros, antes que pudiese cogerlas»⁹.

Las condiciones que la armada inglesa impone a la villa de Ribadeo para no pasar a cuchillo a la población son demasiado onerosas: 2.000 doblones, 30 bueyes, 20 cabras y 12 pipas de vino. Al final, y después de muchas negociaciones, los ingleses se conformarán con 600 doblones para abandonar el puerto, además del vino y de alguno que otro buey.

En septiembre de 1741, el capitán Medley, comandante de su majestad británica en el barco *Nassau*, informaba al Almirantazgo sobre el apresamiento de dos barcasas, cargadas de cal y vajillas, atracadas en el puerto de Viveiro¹⁰.

A finales del año 1746, el corsario francés *Temeraire*, mandado por el capitán Garalong, envía al puerto de Ribadeo los navíos *Risingsun*, cargado de azúcar, y *Los Tres Hermanos*, con carga diversa¹¹.

En julio de 1758, el navío *Le Jeune Pierre*, integrado en un convoy francés que, procedente de Burdeos, se dirigía a Quebec,

«arribó por necesidad perseguido de corsarios ingleses al puerto de Burela en Galicia. Estando allí al ancla destacó el corsario inglés nombrado el Liverpool una lancha armada, que cortándole los cables le sacó del puerto a viva fuerza, haciendo fuego no sólo a los franceses que huían en su bote a tierra, sino a otros españoles que iban en su socorro. Tenemos las deposiciones de los testigos de la Burela. V.S. esponga esta violencia al Rey Británico»¹².

(8) LANZA, F.: *Ribadeo antiguo*, 1933, p. 279. Ejemplo claro de la ineficacia de las defensas costeras, pues ni la dotación del castillo de San Damián, ni los cañones asentados en lo alto de la capilla de la atalaya de Ribadeo fueron capaces de detener el asalto y posterior desembarco de los ingleses.

(9) *Gazeta de Madrid*, núm. 48, 28 de noviembre de 1917, p. 190

(10) *London Gazette*, 12 de septiembre de 1741: «Whitehall, September 15. Captain Medley, commander of his Majesty's ship the *Nassau*, writes Word, that his boats had taken out of a little bay near Viveiro, two barks laden with lime and crockery ware, and that he had ordered the things to be taken out and the barks to be sunk».

FERNÁNDEZ SANGUINO FERNÁNDEZ, J. (*Viveiro en la prensa [1741-1850]*, 2012, p. 11), transcribe el documento de la siguiente manera: «El capitán Medley, comandante del buque de Su Majestad *Nassau*, escribe que sus botes habían sacado de una pequeña bahía cerca de Viveiro dos barcos de carga con cal y vajilla, habiendo ordenado coger las mercancías y que fuesen hundidos».

(11) «Les navires *Le Risingsun*, chargé de sucre et *Les Trois Freres*, sur lequel il y a diverses marchandises, ont été envoyés à Ribadeo par le corsaire *Le Temeraire* que monte le capitaine Garalong». *Mercure de France*, 16 de diciembre de 1746, p. 155.

(12) MARTÍ ALANÍS, A.: *Canadá en la correspondencia diplomática de los embajadores de España en Londres, 1534-1813*, 1980, p. 65

Nuevamente, a finales de diciembre de 1761, el corsario francés de la matrícula de San Juan de Luz *La Amable Gabriela*, capitaneado por José Sepé, cuando se encontraba muy cerca de tierra, en un punto entre San Martín y San Vicente de la Barquera, fue apresado por la fragata inglesa de guerra *L'Escorte* y trasladado al puerto de Viveiro¹³.

En 1762, a fines de febrero, un corsario inglés entraba en el puerto de Foz en persecución de un barco de Cee (A Coruña). La persecución termina con la muerte del capitán de la embarcación coruñesa y el saqueo de la embarcación. El fallecido era Domingo López Boo, al que acompañaban como marineros un hijo suyo y su yerno¹⁴.

En abril del mismo año, el corsario francés *L'Heureux*, de la matrícula de Burdeos, llegaba al puerto de Viveiro con una presa de 250 toneladas de porte cargada de arroz, alquitrán, tabaco e índigo¹⁵.

En mayo, un corsario inglés recupera en la ensenada de Viveiro el barco inglés apresado por el corsario francés *La Basquoise*¹⁶.

En junio, el corsario francés *El Júpiter*, del puerto de Bayona y capitaneado por el señor Mainvielle, recalaba en Viveiro huyendo de unas fragatas

(13) «De Gijon en Asturias, le 8 Décembre 1761. De Corsaire *l'Aimable Gabrielle*, de Saint Jean de Luz, capitaine Joseph Sepé, étant mouillé à une portée de mousquet de terre dans une anse entre Saint Martin et Saint Vicent de la Barguerra, fut enlevé le 28 du mois dernier par la Frégate Angloise *l'Escorte*. Après l'avoir amariné, elle le conduisit à vivero, où elle remita au Vice Cónsul de Frances, par voie d'échange, le Commandant et quatre six hommes de l'équipage du corsaire». *Gazette de France*, 8 de enero de 1762, p. 10.

(14) «Domingo Lopez Boò.- Entre una y dos de la tarde del día veinte y ocho de febrero de mill setezientos sesenta y dos entrò en la ria de esta feligresia de Santiago de Foz un Barco, que por relazion que me han dado los que en el venian son vezinos de la villa de Seè en el Arzobispado de Santiago, quienes venian perseguidos de un Nabio Corsario Yngles, y no pudiendo entrar en la ria dicho Navio Corsario, echo una lancha con diez hombres que no pararon hasta que llegaron al referido Barco viendose la gente deeste cercada del enemigo, y con menos fuerzas discurrieron salirse a tierra; pero apuros fusilazos les han obligado a volber al Barco, del que urtaron lo que han podido llebar, mataron de un Balazo a un hombre de los que en el venian al que no se le han podido administrar los Santos Sacramentos porque instantaneamente murio y este se llamaba Domingo Lopez Boò marido de Maria Antonia Gonzalez vezino de la villa de See a cuiu cadaver se dio sepultura dentro de la Yglesia Parroquial de esta feligresia de Santiago de Foz a las quatro de la tarde del día primero de Marzo». ADM, Foz, LB núm. 3, 28 de febrero de 1762, f. 80.

(15) «Le corsaire *le Chevalier de Drecourt*, de Bordeaux, commandé par le sieur Caduseau, a relâché ici après une croisiere de Quatre vingt quatorze tours, dans la quelle il s'est emparé d'un navire anglois, dont la cargaison consistoit en bray, en goudron. On a appris que le corsaire *l'Heureux*, du même Port, a conduit à vivero une prise de deux cents cinquante tonneaux, chargée de riz, de goudron, de tabac et d'indigo». *Gazette de France*, 12 de abril de 1762, p. 128.

(16) «Un corsaire de la même nation [Inglaterra] a fair une descente dans une anse sans défense près de Vivero, et a enlevé quelque bétail. Ce corsaire, monté de dix huit canons, a repris un Bâtiment chargé de riz, dont le corsaire *La Basquoise*, de Saint Jean de Luz, capitaine Sopite, s'étoit emparé», ibídem, 31 de mayo de 1762, p. 195. En el periódico *Mercur de France* de noviembre de 1746 podemos leer cómo «le corsaire *La Basquoise*[.] monté par le capiteine Samson du Fourcq», había apresado dos barcos.

inglesas. Una de ellas lo había seguido hasta la entrada del puerto, donde lo tenía bloqueado¹⁷.

Los corsarios ingleses intentan en julio llevar a cabo un nuevo desembarco en las playas de Viveiro, siendo rechazados por la población¹⁸.

A principios de agosto de 1762 arribaba al puerto de Ribadeo, por vientos contrarios, el bergantín *Nuestra Señora de la Merced*. Transportaba «doce barricas o quarteroles de vino de Navarra», carga que había mermado tras la pérdida de tres barricas «por aber sido acosado y acañoneado quatro veces en la mar de piratas ingleses»¹⁹.

Terminamos 1762, año de efervescencia corsaria en la costa de Lugo, con dos sucesos acaecidos en diciembre.

Uno de ellos es el hundimiento de un navío francés a la entrada del puerto de Ribadeo. Procedía de la isla Santo Domingo; su carga, café, azúcar e índigo²⁰. En este naufragio fallece monsieur Decolumbiers, soltero y natural de Lila (Flandes), que navegaba como pasajero en el navío en cuestión: «*La Providencia* de Burdeos, su capitán Monsieur Bobilla, cuio navio dio a la costa apurado de un corsario a la parte de Asturias y sitio que llaman Penarronda»²¹.

El segundo tiene lugar en el puerto de Viveiro con la llegada de *La Lucrecia*, un barco inglés que había sido apresado por el corsario francés *La Ambición*. Una vez atracadas ambas embarcaciones, la carga de la presa (cañamo y tabaco sobre todo) será depositada en los almacenes y en casas particulares de la villa, pero al día siguiente gran porción de ella será robada por algunos vecinos²².

(17) «Le corsaire *Le Jupiter*, de Bayonne, capitaine Mainvielle, a relâché à Vivero, après avoir été chassé, trois tours de suite, par deux vaisseaux de guerre anglais e quelques frégates, dont une l'a suivi jusqu'à l'entrée du Port, où elle le tient bloqué». *Gazette de France*, 7 de junio de 1762, p. 205.

(18) «Selon les mêmes lettres, une Frégate ennemie, de trente canons, a tenté un débarquement près de Vivero. Les habitants des Linux voisins l'ont obligée de reprendre le large et elle a été foro maltraitée par le feu d'une batterie. Un corsaire anglais a été aussi chassé du port de Vares, où il étoit entré pour renouveler sa provision d'eau». *Ibidem*, 5 de julio de 1762, p. 242

(19) Archivo Histórico Provincial de Lugo (AHPL), Protocolos Notariales (PPNN), Diego López Acevedo, 13 de agosto de 1762, sign. 2011/5, ff. 83r y 83v.

(20) «Nous apprenons qu'un vaisseau marchand de Bordeaux, du port de trois cents tonneaux, a fait naufrage sur les côtes des Asturias près de Rivadeo, en voulant éviter un corsaire anglais qui le poursuivait. Il venoit, à ce qu'on dit, de Saint Domingue avec un cargaison de sucre, de café et d'indigo». *Gazette de France*, 24 de diciembre de 1762, p. 501.

(21) ADM, Ribadeo, LB, 20 de diciembre de 1762, f. 203r.

(22) «... dixeran que antes de ahora arribó y dio fondo en la rada de esta villa la presa inglesa nombrada *La Lucrecia* hecha por el corsario nombrado *La Ambicion*, cargada de cañamo y otros jeneros que se urtaron porzion de los referidos generos motivo porque a instancias de don Luis Fournier y don Pedro La Bouchere, vecinos del puerto de Bres, en Francia, y como dueños de la citada presa», AHPL, PPNN, Jacinto Antonio Caxete, 1762, sign. 02587/108, ff.; también LEAL BÓVEDA, J.M.: *A pesca e a industria da transformación na Galicia cantábrica. De Cariño a Ribadeo (1752-1940)* (tesis doctoral); ÍDEM: «A Matricula de Mar e o recrutamento de homes para a Armada Borbónica no Ortegal», en *Terras do Ortegal*, núm. 4, Ortigueira, 2017, pp. 7-38; ÍDEM: «Os postos de vixilancia na Mariña cantábrica dos séculos XVI-XIX. Fortes, fachos e trozos. Corsarios, piratas e armadas», *ibidem*, núm. 5, 2018, pp. 79-106.

El 4 de enero de 1763, el corsario francés *Le Comte de Gramont*, armado en el puerto de Bayona, conducía hasta el de Vivero una presa; se trataba de un barco inglés de 420 toneladas cargado de tabaco y de hierro²³.

Entre los días 23 y 24 de junio de 1780, el paquebote correo *El Grimaldi* es atacado, a la altura de Ribadeo, por una balandra y una fragata, ambas inglesas. El correo español sufre serios desperfectos en el casco, aunque consigue llegar a puerto. Permanece en Ribadeo cuarenta y cuatro días, aguardando la partida de las dos embarcaciones inglesas. *El Grimaldi*, por su parte, había causado serios desperfectos en ambas embarcaciones corsarias, así como la muerte de entre 17 y 22 marineros ingleses²⁴.

El periódico *El Correo Mercantil* (junio de 1798) daba cuenta de que el «corsario de Burdeos *Sophia*, ha apresado y conducido a Vivero, en España el navio portugués *La Flor de la América*, procedente de Maranon, con carga de 615 fardos de algodón, 1500 cueros y una crecida partida de arroz y cera»²⁵.

En las descripciones de los puertos lucenses realizadas por Miguel de Hermosilla se da cuenta de que, en el año 1799, el puerto de Viveiro sufrirá su tercer ataque por parte de navíos ingleses. En este caso se apoderarán de dos naves que estaban allí atracadas: «... en la tarde del 18 de julio del año de 1799 se llevaron los yngleses del fondeadero una fragata del comercio muy interesada, y un bergantín de la Marina Real que la escoltaba». Se trataba de los barcos españoles *La Felicidad* y *El Bizarro*, cargados de efectos navales con destino a Ferrol y de productos franceses para la isla de Santo Domingo. Así lo comunicaba el capitán Digby (28/09/1799), comandante de la nave *Alcmene*, al Almirantazgo inglés²⁶.

También los puertos de San Cibrao y Barqueiro sufrieron los ataques de corsarios extranjeros a finales del siglo XVIII²⁷.

En la descripción que sobre el puerto de San Cibrao hace Miguel de Hermosilla se menciona un peligro latente: el desembarco de corsarios para

(23) «Le Comte de Gramont, armateur de Bayonne, a conduit à Vivero, le 4 de ce mois, un Bâtiment Anglois de Quatre vingt tonneaux, parti de la Virginia pour Plymouth et chargé de tabac en feuilles et de fer». *Gazette de France*, 10 de enero de 1763, p. 12.

(24) Archivo General de Indias, Correos, 192B, R. 12, diario de navegación del paquebote *El Grimaldi*. Se puede consultar *online* en pares.mcu.es. En el apéndice documental transcribimos las anotaciones hechas por el capitán sobre este suceso.

(25) *El Correo Mercantil de España y sus Indias*, 11 de junio de 1798, p. 393.

(26) «His Majesty's ship *Alcmene*, River Tagus, 30th July 1799. My Lord. I have the honor to acquaint you that i stood into the harbour of Vivero, on the 18th Instant, towards Sunsete, and running between two spanish Vessels at anchor, distant from each other near two cable's length, i sent lieutenants Warren an Oliver with parties armed to board them and meke out, which service they executed in a spirited and masterly Manner (...) One of the prizes named *La Felicidad*, a ship between seven and eighth hundred tons, pierced for twenty-two guns, is loaded with Hemp, a few lower Masts, and ship timber: the other, named *El Bizarro*, a Brig near four hundred tons, with ship timber and iron, both bound to the Arsenal at Ferrol». *London Gazette*, 24 de septiembre de 1799, p. 984.

(27) En el caso de O Barqueiro son ingleses, pero en el de San Cibrao no se menciona la nacionalidad, aunque nada nos hace pensar que no lo sean.

atacar las fábricas de hierro de Sargadelos; por esta razón, en ese puerto «se mantiene en tiempo de Guerra un destacamento, que ba del puerto de San Ciprian con un sargento y doce hombres de ynfanteria, y convendría asi por esto como por que sufre muchas veces cañoneo y extorciones de los corsarios que persiguen a los barcos que allí se acojen». También es crítica la visión que aporta sobre el puerto de O Barqueiro, donde

«hasta estos tiempo no ha tenido esta ria mas defensa que una culebrina del calibre de a 8 muy defectuosa, montada en cureña de Marina y colocada en la punta de Bufato, pero habiendo hecho fuego en junio de 98 à un corsario yngles, una de las fragatas de la propia nación, destacó una lancha armada con gente, que saltando en tierra se dirijiò a la Punta explicada, rompiò la cureña, desmuñonò el cañon y lo hechò al mar, facilitando el paso à los corsarios que se internaron en la ria y pasando la barra que tiene 16 pies de agua en plea mar apresaron en quatro distintas vezes junto al pueblo del Barquero, distante de la boca mas de tres millas, la carga de varios bergantines».²⁸

Presencia de corsarios españoles en las costas de Lugo: vizcaínos y gallegos

Ni vizcaínos ni gallegos, sino asturianos (Tapia de Casariego), serán los protagonistas del primer apresamiento del que hemos podido encontrar datos, aunque sea más propio de piratas que de corsarios. Se trata de un barco portugués, perteneciente a la flota del Brasil, con carga de azúcar, tabaco y cueros y un valor estimado en unos 150.000 escudos²⁹.

La Guerra del Asiento o de la «Oreja de Jenkins» será un momento de auge de la actividad corsaria española en aguas lucenses, aunque muy lejos del volumen de armadas realizadas en la ciudad de Vigo, con 30 barcos armados al corso. Le seguirán en número otras ciudades gallegas: «... la lista de las restantes localizaciones de armamentos es muy corta: Marín, A Guarda, Pontevedra, A Coruña y, como único puerto Cantábrico, Ribadeo»³⁰.

En un documento de 1741 se nos hace mención de la llegada de presas al puerto de Ribadeo: «... si subcediese arriivar a este dicho puerto otra alguna presa, le quitase a tierra el timon y vela porque no pudiese navegar a fin de asegurarse, de este modo, los derechos correspondientes»³¹.

(28) HERMOSILLA, Miguel: *Relación topográfica de las plazas, y Puestos Fortificados del Reyno de Galicia*, <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=16674>. Consultado el 19 de diciembre de 2018, a las 13:20. Cit. por LEAL BÓVEDA, J.M.³: «Os postos de vixilancia na Mariña cantábrica...», pp. 79-106.

(29) «On a eu avis que plusieurs chaloupes du village de Tapia sur la coste des Asturies, à une lieue de Ribadeo, ayant veu de loin à la mer du grand naviere demaste, l'avoient pris à l'abordage et l'avoient conduire à Castro». *Gazette de France*, 19 de enero de 1709.

(30) VÁZQUEZ LIJÓ: «El corso gallego en la Guerra del Asiento...», p. 120.

(31) AHPL, PPNN, Roque Fernández Faxardo, 13 de marzo de 1742, sign. 01934/3, ff. 28r-30.

Presencia de corsarios vizcaínos en Ribadeo

Cuatro son las embarcaciones corsarias vascas que hemos podido detectar en el puerto de Ribadeo. Se trata de las fragatas *San Miguel* (entre marzo y mayo de 1742), *San Juan Bautista* (entre marzo y abril de 1742) y *Nuestra Señora de la Begoña* (entre enero y marzo de 1743), y del navío *Los Dos Amigos* (diciembre de 1762).

Fragata San Miguel, alias Gran Patricio

Sobre ella, el profesor Otero Lana dice que sus armadores fueron Francisco Bosmes y Compañía, don José de Calderón y don Domingo de Sauto. Entre 1739 a 1743 la capitanearon don Domingo del Valle (1739-1742), don Juan de Santelizes (1742) y don Lorenzo Bermer (1743). Con un porte de 150 toneladas, iba armada con 14 cañones de a 4 y acogía una tripulación de 140 hombres. Su vida como corsario discurre de 1739 a 1743, en que es capturada en el Canal. Durante sus campañas hizo un total de 15 presas³².

Tres miembros de esta tripulación serán enterrados en la villa de Ribadeo: Juan de la Torre (10 de mayo), Julián de la Cuesta (31 de mayo) y Pedro Moreno (6 de junio)³³. Probablemente sean quienes resultaron heridos en el combate que mantuvo en marzo³⁴.

En 1742 el Ayuntamiento de Ribadeo recibía por carta una orden relativa a «no permitir la salida de este dicho puerto a la presa inglesa que actualmente se halla surta en el y fue tomada por la fragata vizcaína *San Miguel*, sin pagar primero los derechos de aduana»³⁵. Se trataba de *La Canterbury*, capitaneada por Joseph Jorganes.

En un protocolo notarial (14 marzo 1742), este capitán afirmaba ser «cavo de la presa ynglesa llamada *El Canterburi* que se alla surta en la Ria y Puerto

(32) OTERO LANA: *La Guerra de la Oreja de Jenkins...*, p. 151. Sobre el origen del alias dice este autor: «... posiblemente el alias *Gran Patricio* indicaba el poderío de la embarcación», p. 72.

(33) ADM, Ribadeo, LD, 10 de mayo a 6 de junio de 1742, ff. 187r y 187v. Juan de la Torre, «piloto de la fragata vizcaína corsaria nombrada *San Miguel*, Alias *el Gran Patrizio*, su capitan don Juan Santelizes, cuio piloto era casado y fue administrado de los sacramentos de la Penitencia»; Julián de la Cuesta, «segundo dispenseno de la fragata corsaria nombrada *San Miguel*»; Pedro Moreno, «marinero que fue administrado de los Santos Sacramentos».

(34) «... también participa que el capitan de la expresada fragata corsaria el *San Miguel*, le manifestó, que en los días 22 y 24 de marzo apresó tres navios ingleses, que despachó à Vilbao, para que allí se beneficiase su carga, que se componía de cueros, manteca, arroz, velas de sebo, alquitran, brea y otros generos, y añade, que a este capitan le costò rendir una de estas tres presas (que tenia montados 18 cañones del calibre 8,6 y 4 y 46 hombres de equipage) dos horas de combate, en el qual, y en el abordage le mataron ocho hombres y hirieron nueve, y el enemigo perdió su capitan y quatro hombres muertos y muchos heridos». *Gazeta de Madrid*, 24 de abril de 1742, p. 136.

(35) AHPL, PPNN, Roque Fernández Faxardo, sign. 01934/3, 13 de marzo de 1742, ff. 30r y 30v.

de esta villa de Rivadeo. Como respecto haverseme declarado por buena y mandado entregárseme con su carga sin enbarazo alguno (...) para seguir mi viaje y entregar dicha presa a los armadores de la Fragata corsaria llamada *San Miguel* de la que es capitán don Domingo del Valle, que la hizo (...) por ningún modo me envarase la salida de este dicho puerto y viaje que pretendo hazer a dicha villa de Bilbao».

*Fragata San Juan Bautista, alias El Rayo de Júpiter*³⁶

Construida en el Real Astillero de Zorroza junto a la fragata *Nuestra Señora de Begoña*, alias el *Marte Vizcaíno*, con anterioridad al año 1741³⁷.

Entre el 27 de marzo y el día 8 de abril de 1742 entierran en Ribadeo a cuatro marineros de esta fragata: Domingo Sal Videa (27 de marzo), Manuel de Treto (28 de marzo), Ignacio Larrazabal (5 de abril) y Juan de Masonde (8 de abril)³⁸.

Fragata Nuestra Señora de la Begoña, alias Marte Vizcaíno

Entre sus presas se menciona la que «a principios de 1743, a diecinueve días de su salida de Bilbao, el *Marte Vizcaíno* capturó y condujo a Ribadeo el navío inglés *Dilan*, que navegaba de Dublín a Liorna, cargado de cueros, manteca y estaño. La carga, incluido el caso, se valoró en 21.000 pesos»³⁹.

(36) Otero Lana (*La Guerra de...*, p. 153) nos dice que los armadores eran Domingo de Dobarán, Domingo de Uriarte y Tomás San Aulary. Sus capitanes fueron Francisco de Barrega, muerto en diciembre de 1741, y Juan José de Herrero. Iba armada con 18 cañones de a 4 libras y 16 pedreros, y llevaba a bordo una dotación de 173 hombres. En sus campañas realizó un total de 11 presas.

(37) AGUADO y ETXEBERRIA: «Aproximación al corso vizcaíno...», p. 232. Sobre el *Marte Vizcaíno*, los autores afirman que «fue mandada construir junto con la también fragata corsaria *Rayo de Júpiter*, y se menciona que el dinero para armar ambas embarcaciones fue entregado cerca de nueve años atrás, el documento está fechado a principios de 1746».

(38) Domingo Sal Videa, «vezino de la Ante Yglesia de Urdialis, en la Bizcaia, marinero de la fragata corsaria nombrada *San Juan Bautista*, Alias el *Raio de Jupiter*, su capitán don Juan Joseph de Herrero, vezino de la villa villa de Bilbao»; Manuel de Treto, «aiudante de cavo de prensa y vezino de la villa de Castro Urdiales»; Ignacio Larrazabal, «natural de la Ante Yglesia de Begoña, soltero»; Juan de Masonde, «fusilero de la fragata corsaria (...) dijo dicho capitán que era de nación francesa, sin poder dar mas razón de su vezindad y estado, ni tampoco la pudieron dar los marineros y mas gente de la tripulacion». ADM, Ribadeo, LD, 27 de marzo a 8 de abril de 1742, ff. 185r-186v.

(39) AGUADO y ETXEBERRIA, p. 233. También en la *Gazeta de Madrid* de 22 de enero de 1743, p. 245, en la que podemos leer: «... se ha tenido noticia de haver apresado don Juan de Zubarán, capitán de la Fragata corsaria, nombrada el *Marte Vizcaíno*, el Navio Ingles nombrado *Dilan*, su capitán Juan In, el qual entró en Ribadeo el día 26 del pasado y navegaba de Dublin à Liorna, con carga de cueros, manteca y estaños; cuya carga, incluso el casco, se estima en 21.000 pesos». Ambos investigadores, a la hora de hacer la ficha a este barco, dicen que era una fragata con Bilbao como puerto de origen, nueve propietarios, cinco capitanes (José del Cota-

Otra presa será el barco inglés *Margarita*. Para Aguado y Etxeberria, este apresamiento corresponde a la campaña de 1743, bajo la capitania de Juan de Zurbarán⁴⁰, aunque la *Gaceta de Madrid* apunta a José de Cotarro como capitán en esos momentos⁴¹. Manuel Álvarez capitaneó este corsario, que el 27 de febrero de 1743 apresaba «un navio ingles de porte de 140 toneladas, con carga 868 sacas de trigo, 70 fardos de telas, porción de caxones y barricas de sombreros y además otros jeneros de mercancías que conducia desde Londres a Lisboa»⁴².

Su tercer capitán fue Bartolomé Mendivil, pero este, para la campaña del año 1746. Bajo su mando «se apresaron los navíos mercantes ingleses *Agnes*, *San Juan* y *Chim*, que fueron llevados a los puertos de Bilbao, Santoña y Ribadeo respectivamente»⁴³.

Al año siguiente, a finales de octubre, el *Marte Vizcaíno* realiza su último viaje: «... siendo aún capitán Bartolomé de Mendivil, fue apresada por los ingleses y conducida al puerto de Cork, en Irlanda, desde donde la tripulación fue trasladada a los presidios de Kinsale el 2 de noviembre de 1747»⁴⁴.

La otra Begoña: nave corsaria

En 1744, el ministro de Marina de Bilbao informaba de la entrada en ese puerto, el 2 de febrero, de Andrés Foncerrada, «cabo de presa de la fragata

ro, Juan de Zurbarán, Manuel Álvarez, Antonio de Laredo y Bartolomé de Mendivil) y un porte de 200 toneladas. Además de eso iba armada «con 18 a 20 cañones de 6 y 4 libras. 8 a 20 pedreros de bora y 200 a 280 hombres. Años de actividad: 1741, 1742, 1743, 1746 y 1747. Presas: 32».

(40) «El otro navío iba cargado de cueros y plomo y aunque no se menciona su nombre, tal vez pudo ser el *Margarita*», AGUADO y ETXEBERRIA, p. 233; «sin embargo, los gastos que ocasionó una de las presas, la *Margarita*, superaron su valor, un claro ejemplo del riesgo financiero que suponía armar un barco corsario. En definitiva, tras deducir gastos y obtener los armadores su parte, quedaron, para dividir entre la tripulación, únicamente 96.364 reales de vellón con 7 maravedís», *ibidem*, p. 239; y en la p. 244, en el cuadro de presas y capitanes, estos autores afirman que el apresamiento de la *Margarita* tuvo lugar en la campaña de 1743, que iba cargada de cueros y plomo y que el capitán del *Marte Vizcaíno* era Juan de Zurbarán.

(41) «... que los corsarios don Joseph Cotarro, y Matheo Pereyra, conduxeron a los puertos de Vivero y Vigo, el primero una presa inglesa nombrada la *Margarita*, su capitan Francisco Manesi, de porte 100 toneladas, ocho hombres de tripulación, y quatro pedreros, que tomó el día 23 de diciembre, a los 48 grados, distante 80 leguas de Cabo de Clara, con carga de azúcar y palo de Altés». *Gazeta de Madrid*, 29 de enero de 1743, p. 44.

(42) *Gazeta de Madrid*, 19 de marzo de 1743, p. 100; también AGUADO y ETXEBERRIA: «... apresando el *Ansley*, el cual “habiéndose rendido y dado por presa” fue enviado a Bilbao con treinta y tres marineros de dotación, siendo mandando por el cabo de presa José del Puerto. La *Gaceta* menciona una presa sin nombre, de 140 toneladas de porte, con carga de trigo, telas, sombreros (...) y pudo ser el citado *Ansley*», p. 234.

(43) AGUADO y ETXEBERRIA, p. 235, y *Gazeta de Madrid*, 5 de abril de 1746, p. 112: «... sus capitanes Juan Brin, Aman Blande y Chereveldem, con carga de 900 toneles de tabaco, 600 quintales de fierro, 6.000 duelas y cantidad de semilla de lináo, que conducían de la Virginia a Londres».

(44) AGUADO y ETXEBERRIA, p. 236.

corsaria nombrada la *Begoña*, con un navío inglés, de porte de 120 toneladas, que apresó a los cuarenta grados y medio (...) Añade, que esta misma fragata apresó también otro navío inglés, cargado de trigo que tomó puerto en Ribadeo»⁴⁵. No debemos confundir esta embarcación corsaria con la que llevamos estudiando hasta ahora, ya que se trata de dos navíos distintos por más que tengan idéntico nombre, algo por otra parte bastante común.

Los Dos Amigos

Con motivo de la guerra con Inglaterra, en el año 1762 vuelven a aparecer los corsarios vascos en el puerto de Ribadeo.

De su presencia tenemos constancia a través de un testamento redactado por el escribano ribadense Diego López Acevedo. En él, Baptista Duham, de veintitrés años, perteneciente a la feligresía de la catedral de Lyon e hijo de Juan Duhan y Juana Peruguex, confesaba ser miembro de la tripulación «del corsario nombrado *Los Dos Amigos*». Armado en San Sebastián, su capitán era Esteban Darnas. Había arribado al puerto de Ribadeo y salido de él en el mes de noviembre. Baptista dejaba a sus hermanas (Juana y Vicenta) todos los bienes que le correspondían por herencia de sus padres, además de «la parte de las presas que hiciese el citado corsario, durante esta su campaña»⁴⁶.

Presencia de corsarios ribadenses

La Casualidad

De ella y de su propietario, López San Pedro, nos habla Meijide Pardo⁴⁷. Este comerciante en lino y cáñamo arma a corso, en 1798, el barco *La Casualidad*, de 50 cañones de porte, que en su segunda salida fue apresado por la fragata inglesa *Endymion*, también de 50 cañones. A esta última volveremos a verla, participando en la evacuación de las tropas inglesas en el puerto de A Coruña, tras la derrota de la batalla de Elviña.

En el estadillo de matrícula naval de Ribadeo (1808), el comerciante ribadense José López San Pedro figura como propietario de dos embarcaciones: la

(45) *Gazeta de Madrid*, 11 de febrero de 1744, p. 48.

(46) AHPL, PPNN, Diego López Acevedo, 4 de diciembre de 1762, sign. 2011/5, ff. 83r y 83v.

(47) MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima en la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, p. 78. También ALONSO ÁLVAREZ, L.: «Las actividades comerciales alternativas en la Galicia del siglo XVIII. Corso y contrabando», en *Cornide. Revista do Instituto José Cornide de Estudos Coruñeses*, núm. 26, 1991, p. 216. En la relación de armadores corsarios con base en las Rías Altas (1797-820), para el puerto de Ribadeo menciona a Sebastián Piñeiro, a la viuda de Villaa-mil y a José López Sampedro, todos ellos con un barco.

goleta *La Serpiente*, de 30 toneladas de porte y reciente fabricación, y la balandra *La Viuda*, de 35 toneladas, ambas construidas en Inglaterra⁴⁸.

Nuestra Señora del Carmen y las Ánimas

Paquebote que actúa en estas aguas en la campaña de 1744⁴⁹. Su capitán era Cayetano Blanco, quien el 27 de febrero de ese año «condujo al puerto de Ribadeo, en Galicia, el Bergantín inglés, nombrado *La Mosca*, su capitán Samuel Sthokes, de porte de 40 toneladas, que apresó a los 48 grados de latitud, con carga de 20 pipas de Azeite, 35 de vino, 60 caxones de naranjas y limones y 30 quintales de corcho, que llevaba de Oporto a Bristol»⁵⁰.

Otero Lana⁵¹ menciona otro paquebote con el nombre de *Nuestra Señora del Carmen*, capitaneado por Domingo Fernández Cotarelo. Si bien el citado profesor habla de dos embarcaciones distintas, creemos que se trata de un único paquebote corsario.

Nuestra teoría se sustenta en un protocolo del escribano ribadense Roque Fernández Faxardo (9 de junio de 1744), en el que se recoge una denuncia de varios marineros de este barco contra Fernández Cotarelo: «... dijeron aver echo una campaña al corso en un paquebote nombrado *Nuestra Señora del Carmen y Animas*, que es capitán don Caietano Blanco Casariego, vecino del puerto de las Figueres, Principado de Asturias, ría en medio, substituto de don Domingo Alejos Fernandez Cotarelo, vecino de esta de Ribadeo, armador con otros de dicho paquebote, en cuia campaña hicieron una presa inglesa nombrada la Boleta, cargada de veinte pipas de azeite, treinta y cinco de vino blanco, porzion de corcho, limón y naranjas, la cual no se a vendido ni beneficiado. Mediante se allan determinados retirarse a sus casas»⁵². Se refiere a la misma presa anteriormente citada.

(48) FERNÁNDEZ PACIOS, J.: «Nomes de barcos mariñáns: de Rinlo a Burela (1753 a 1802)», *El Progreso de Lugo*, 11 de noviembre de 2018. Documentación facilitada por el profesor Chema Leal Bóveda, extraída de su tesis doctoral (*A pesca e a industria da transformación...*) y extractada del Archivo General de Simancas y del General de la Marina de Viso del Marqués.

(49) Otero Lana (*La Guerra de la Oreja de Jenkins...*, p. 155) nos informa del nombre de la embarcación corsaria, de su tipo y de que había hecho una presa.

(50) *Gazeta de Madrid*, 9 de junio de 1744, p. 188. La *Gazette de France* (11 de junio de 1744, p. 309) también se hace eco de este apresamiento: «... l'armateur don Gaëtan Blanco avoit conduit au port de Ribadeo, dans le royaume de Galice le brigantin anglois *La Mouche*».

(51) OTERO LANA: *La Guerra de la Oreja de Jenkins...*, p. 155: «Paquebote, *Nuestra Señora del Carmen*, capitán Domingo Fernández Cotarelo, armada con 10 cañones, 12 pedreros y una dotación de 70 hombres; hizo 2 presas y estuvo activa entre los años 1743 y 1744». También VÁZQUEZ LIJÓ: «El corso gallego en la Guerra del Asiento...», p. 129. Al confeccionar un listado de corsarios por presas, menciona a los dos capitanes Cotarelo y Blanco, ambos con una presa y actuando en 1744. En la página 147 hace mención, en otra tabla de barcos corsarios, de dos paquebotes con idéntico nombre (*Nuestra Señora del Carmen y las Ánimas*), de uno de los cuales Fernández Cotarelo es armador y capitán (actuando en la campaña de 1743 a 1745); del otro no figura el nombre del armador, pero sí que su capitán es Cayetano Blanco (actuando en la campaña de 1744).

(52) AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 9 de junio de 1744, sign. 01929/7, ff. 71r y 71 v.

Los marineros pactan ceder sus derechos sobre la carga a favor de don Bernardo de la Quadra y Calderón, natural de Arcineaga (Vizcaya), residente en Ribadeo, por el valor de 120 pesos a repartir entre los cuatro demandantes.

Los armadores de este paquebote corsario son: Domingo Alejos Fernández Cotarelo (anteriormente capitán), don Bernardo Rodríguez Arango y Mon y don Pedro de Oviedo, todos ellos comerciantes y vecinos de Ribadeo.

La tripulación estaba compuesta por los marineros Luis de Chabe, carpintero; Francisco y Lorenzo de Manucidor, ambos de Zumaia; Juan de Pazos, natural de Pontevedra y con el cargo de cabo de armas; José Mariz, de Ceuta y con el cargo de condestable; Carlos Pueli, de Liorna, timonero que antes lo había sido del barco corsario *Nuestra Señora de la Portería*, y Alonso de Idueta, de la villa de Sardiso.

Tres son las presas realizadas: el bergantín inglés *La Mosca*, con 20 pipas de aceite, 35 de vino blanco, corcho y limones; el navío de igual nacionalidad *Las Dos Hermanas*, con carne salada y manteca, y la urca holandesa *La Juana Jacoba*, con salmón y arenque, aunque esta última fue declarada presa ilícita, procediéndose en consecuencia a su devolución⁵³.

Nuestra Señora de la Portería, *alias* La Barquilla

Otero Lana la define como una galeota. No menciona a los armadores, pero sí a su capitán, Francisco Porbén⁵⁴. Actúa en la campaña de 1744 y traba una presa, el navío holandés *La Resolución*. Como armadores figuran varios vecinos de Ribadeo: Juan Francisco Cenzano⁵⁵, Domingo López de Mernies, Jerónimo Remigio Miranda y Llamas y otros⁵⁶.

La tripulación estaba compuesta, entre otros, por los timoneros Santiago Cabaza (Italia), Carlos Pueli (Italia), Juan Baptista Cordier (Francia) y Lorenzo Malmusbran (Francia); el piloto Juan Hubery (Francia); los tenientes Bernardo de la Cuadra y Calderón (Vizcaya) y Jacobo Gaspar Barti; el contra-maestre Juan Bautista Alvani (Italia); los capitanes de fusileros Francisco Sabón (Cádiz) y Pedro Rodríguez; el guardián Juan Fernández; el cabo de presa Juan Alfonso; los condestables Juan Francisco Díaz (Almería) y Francisco Marín (Cartagena); el cocinero Fernando García; los cabos de guardia

(53) *Ibidem*, Fernando Carnerero, varias fechas de 1744 (sign. 01930/01) y 1745 (sign. 01938/07); Roque Fdez. Faxardo, 1744 (sign. 01929/07).

(54) Tanto él como su esposa aparecen en el listado de cofrades del gremio de mareantes de Ribadeo del año 1766. FERNÁNDEZ VILLALBA, X.I.: *O gremio de pescadores de Ribadeo*, en la revista digital *TerraeTempo.gal* (12 de abril de 2012).

(55) MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima...*, p. 72. Meijide afirma que llega a Ribadeo en 1735, procedente de Madrid, y que contrae matrimonio en 1747. Realmente Cenzano procede de Logroño y su llegada a la villa de Ribadeo tiene lugar antes de 1733, ya que el 8 de mayo de ese año casa con doña Antonia Sanjurjo, viuda y dueña de la botica.

(56) AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 7 de septiembre a 27 de noviembre de 1744, sign. 01929/7, ff. 73r-94v. Sobre las reclamaciones de los marineros del barco corsario *Nuestra Señora de la Portería*.

Francisco Pérez (Italia) y Andrés Heroso (Italia); el gaviero mayor Nicolás Torneole (Pontevedra), y los marineros Pedro Suárez (Flandes), Andrés Torres (Barcelona) y Pedro Blanco (Francia)⁵⁷.

En un protocolo notarial, Nicolás Torneole (Marín, Pontevedra) reconocía «haver echo una campaña en la galera nombrada *Nuestra Señora de la Portería y Animas* de que es armador don Juan Francisco Cenzano y otros de esta vecindad, en la que llevo la plaza de gabeero mayor»⁵⁸. En la campaña toman una presa holandesa que había sido declarada lícita y que iba cargada de diferentes géneros, «los que al presente se allan descargados y entrojados en los almacenes de esta dicha villa».

Pasado el tiempo sin haber cobrado cosa alguna, Nicolás decide marcharse, concediendo poder a Pedro de Trelles para cobrar la parte que le corresponde. De igual proceder son Andrés Torres y Manuel Silba (16 de septiembre). Este último afirmaba que había comprado a cuenta ciertos géneros «de la tienda de don Domingo Lopez de Mernies, uno de dichos armadores, un poco de ropa para vestirse, que fue paño para una chupa y calzon, otra chupeta corta de droguete, un par de camisas y unas medias. Además de ello cincuenta reales vellón que esta debiendo a Antonio de la Guerta y Francisca Blanca, su mujer, vezinos de dicha vecindad».

Francisco Sabón y Francisco Marín reconocen llevar viviendo en Ribadeo entre cuatro y cinco meses y haber sacado ropa de la tienda de Rosendo Fernández Miranda, comerciante ribadense, debiendo el primero la cantidad de 70 reales de vellón y el segundo 13 pesos de a 15 reales. Ambos deciden vender a José Fernández Farto la parte que les corresponde, ya que van a embarcarse en la nave corsaria del ribadense Domingo Alejos Fernández Cotarelo.

Bernardo de la Quadra Calderón⁵⁹ y Juan Francisco Díaz reconocen haberse «alistado para efecto de salir al corso contra los enemigos de esta corona en la galera nombrada *Nuestra Señora de la Portería y Animas*, equipada y armada en este puerto por don Jeronimo Remijio Miranda y Llamas, don Juan Francisco Cenzano, don Domingo Lopez Mernies y otros armadores». En su primera salida consiguen «haçer una presa en el navio llamado *La Resolucion*, que navegaba con bandera olandesa a Gibraltar, cuio capitán se llamaba Gerardo Abrelon; y lo condujeron al puerto de Cariño y posteriormente al de esta villa». El intendente general sentencia esta presa como lícita:

(57) AHPL, PPNN, Fernando Carnerero, 1744, sign. 01930/01.

(58) Para todas las referencias a Torneole, véase AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 7 de septiembre a 27 de noviembre de 1744, sign. 01929/7, ff. 73r-94v. La transcripción de la denuncia de Torneole, acompañada de comentarios aclaratorios, se puede consultar en LEAL BÓVEDA, J.M.: *Poder outorgado por Nicolás Torneole para cobrar a súa parte da manta obtida nunha campaña de corso, 1744*, publicación del Archivo Histórico Provincial de Lugo con motivo del Día Internacional dos Arquivos (2018).

(59) Es el mismo que compra, por 120 pesos, los derechos que sobre la carga de la presa inglesa *La Boleta* o *La Mosca* tenían cuatro marineros.

«Con acuerdo de el señor su asesor de Marina se sirvió declarar por de buena y lejitima presa parte de los generos y carga que traya dicho navio los que se desembarcaron y entregaron judicialmente a dichos armadores, sin que hasta ahora se pudiesen beneficiar. Y por quanto en este intermedio an sido socorridos por dichos armadores con diversas cantidades de dinero, que real y efectivamente les entregaron para su manutención y hallándose determinados en tomar otro destino y pasar a sus patrias han pedido y suplicado a los expresados armadores se ajustasen con ellos a quantas, lo que han ejecutado».

Como el tiempo de espera para la venta de los géneros de la presa era cada vez mayor, varios marineros deciden partir hacia sus hogares. Por esta razón, los armadores calculan el valor de la carga y les pagan la parte que les corresponde: «... se daban por contentos pagos satisfechos de las referidas partes que de dicha presa les correspondia según los empleos que respectivamente han tenido en dicha galera como también del pendolaje que les pertenecia». En el documento, que ambos firman, se comprometen con sus personas y bienes a no reclamar nada a los armadores una vez satisfechas sus demandas, a semejanza de lo que ya habían realizado «Juan Uberte, primer piloto que ha sido en dicha Galera, Fernando Garzia, primer cocinero, y Luis, muchacho de cámara», quienes habían otorgado un poder a Bernardo para que pudiese reclamar a los armadores su parte.

El pago que recibe Bernardo de la Quadra será de 520 reales, cantidad a la que había que restar lo ya recibido con anterioridad⁶⁰.

Actividad corsaria en el siglo XIX

A finales del mes de mayo de 1801, la *Gazeta de Madrid* informaba de «la cruel y denigrativa conducta de algunos barcos corsarios ingleses que se han acercado a la costa de Rivadeo, persiguiendo y apresando las lanchas pescadoras de aquellas playas, desembarcando en estas y robando a sus infelices pueblos y finalmente dando una horrible muestra de cobarde ferocidad en la noche del 29 de abril ultimo, en que entraron en el puerto de Barquero y asaltando la casa de Don Pablo Galceran, vecino y del comercio de aquel puerto, le quitaron inhumanamente la vida, sin que a ello pudiese obligarles necesidad de defensa ni temor de daño de parte de un hombre solo, desprevenido, pacifico y sorprendido a deshora por 24 hombres armados»⁶¹.

El 24 de julio de 1805, varias «cañoneras apresan por Vivero a la balandra inglesa *Hoppe* de Jersey»⁶². Sin embargo, otras páginas web señalan como fecha de este combate el año 1806: «Don José Álvarez de Toledo al mando del cañonero *Centella*, dando escolta a un convoy de catorce velas con rumbo

(60) AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 27 de noviembre de 1744, sign. 01929/07, ff. 94r-95v.

(61) *Gazeta de Madrid*, 29 de mayo de 1801, p. 984.

(62) BUTRÓN PRIDA, G.: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004, p. 107.

al puerto de Viveiro, sobre las 24:00 del 3 de junio le ataca una balandra británica con la intención de cortar el convoy, pero no se lo pensó y respondió impidiéndole hacerlo, el enemigo no pudo efectuar un segundo disparo, por pasar directamente al abordaje apresándola y a remolque llevó a la *Hoppe* de Jersey del porte de 8 cañones al puerto de Viveiro»⁶³.

El año 1808 fue bastante activo, ya que en él se registran un ataque a Viveiro por parte de tropas inglesas y el apresamiento del barco corsario francés *El Fénix*.

Asalto de las tropas inglesas a las defensas costeras de Viveiro

En apartados anteriores hemos visto cómo, a lo largo del siglo XVIII, los ingleses habían atacado barcos dentro del estuario de Viveiro y realizado desembarcos. Para terminar con esta indefensión, las autoridades vivarienses ordenaban reparar las baterías existentes y dotarlas de dos cañones de 24 libras cada uno, además de asignarles los hombres necesarios⁶⁴.

La seguridad que daban estas restauradas defensas costeras quedó en entredicho el 13 de marzo de 1808, cuando la fragata inglesa *Emerald*, capitaneada por F. Maitland, destruye las baterías costeras de Viveiro⁶⁵. En esta acción bélica fallecen nueve soldados ingleses y dieciséis resultan heridos⁶⁶. El ataque tuvo un resultado feliz para los ingleses, que consiguieron apoderarse de la goleta francesa *L'Apropos*, capitaneada por monsieur Lagacy, con una carga de 200 toneladas de cobre y otros materiales.

El barco corsario francés El Fénix

A las cinco de la tarde del 3 de septiembre de 1808 atracaba en el puerto de Ribadeo el bergantín francés *El Fénix*, capitaneado por Juan Limousin (en otros documentos aparece como «Lemousin»). Procedía de la Cayena francesa y se dirigía a Burdeos, puerto del que había salido. En su viaje de vuelta se había encontrado con vientos contrarios que lo retrasaron, hecho que provoca una merma, tanto en víveres como en agua, que lo obliga a buscar puerto.

Para poder partir de Burdeos (un 13 de mayo), al igual que acontecía en todos los puertos franceses, era obligatorio armarse a corso. Para cumplir con la normativa, el armador, Juan Santiago Conte, dota a *El Fénix* de 16 cañones de a 16 libras y consigue la patente de corso.

(63) blog.todoavante.es/?p=11252, publicado el 15 de febrero de 2017.

(64) FERNÁNDEZ PACIOS, J.R.: «Viveiro 1808: de ingleses inimigos a aliados», *El Progreso de Lugo*, 22 de julio de 2018.

(65) <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/20939/page/241>, «Destruction of batteries and vessels of war at Viveiro».

(66) STAINER CLARKE, J., y MCARTHUR, J.: *The Naval Chronicle*, vol. 19, enero-julio 1808, pp. 257-259.

Si bien a su partida España y Francia eran aliadas, a su retorno la situación había variado. El alzamiento del pueblo de Madrid el 2 de mayo de 1808, y las posteriores represiones por parte de los militares franceses, son el pistoleto de salida de lo que posteriormente se bautizó como la «Guerra de la Independencia». Este cambio de alianzas era desconocido tanto por la tripulación como por el pasaje del bergantín.

A la hora de entrar en puerto, buscaron ayuda en una lancha que se encontraba a tres leguas de Ribadeo. Uno de los marineros, Ramón Millares, se ofrece como práctico y les asegura que no hay enfrentamiento alguno entre ambos países. Millares ordena a sus compañeros que se dirijan al puerto de Ribadeo y avisen a la corporación municipal y a la guarnición del castillo de San Damián sobre la llegada de un barco corsario enemigo. Tras su amarre, y aprovechando una serie de subterfugios, tanto el capitán como la tripulación son arrestados y el barco es confiscado. La carga estaba compuesta por 66.000 libras de «roquis o pasta para dar tinte», 12.000 libras de cacao, 6.000 de clavo, 1.300 de café, 330 de azúcar y un barril de mermelada⁶⁷.

La *Gazeta de Madrid* nos informa de este suceso de la siguiente manera:

«A las 5 de la tarde hoi entró de arribada en este puerto, con el objeto de aprovecharse de algunos víveres, ignorando absolutamente las circunstancias en que se halla la España, el bergantín particular frances, nombrado el *Fenix*, su capitán Juan Lemousin, procedente de Cayena, armado con 16 carronadas de à 16 y 45 hombres de tripulación, que al momento de dar fondo fueron arrestados con el buque por disposición de aquella junta. Viene cargado de algodón, cacao y otros frutos de aquella colonia; pertenecía a don Santiago Conte, del comercio de Burdeos»⁶⁸.

No será este el único caso de captura de un corsario empleando subterfugios; y así, vemos cómo el 26 de abril de 1811 entra en Vivero, engañado por una lancha de pescadores del pueblo de Cillero,

«un corsario francés que conducía a la corbeta mercante inglesa Kelton, la cual llevaba cargamento de azúcar, café, ron y algodón y que había sido apresada por aquél a los doce días de navegación de las Bermudas. El corsario creyendo los informes de los pescadores tomó a Vivero por Pasajes y al conocer su error se entregó a discreción, izándose entonces en los barcos el pabellón español. Poco después entró en el puerto la fragata inglesa *Surveillante*, que venía dando caza

(67) FERNÁNDEZ PACIOS, J.R.: «O apresamento do corsario francés *O Fénix*», *El Progreso de Lugo*, 16 de diciembre de 2018.

(68) *Gazeta de Madrid*, 20 de septiembre de 1808, pp. 1184 y 1185. También el libro del vizconde de Motey *Un héros de la Grande-Armée: Jean Gaspard Hulot de Collart. Officier supérieur d'Artillerie (1780-1854)*, 1911, p. 180: «... le capitaine Limousin, commandant *Le Phenix*, que nous croyions être à la Corogne, est arrivé hier à Ribadeo, sur le corsaire français *Le Pérignon*, pris par les Espagnols dans ce port où il était depuis longtemps en réparation». En la nota a pie de página se puede leer: «M. Limousin était un des meilleurs capitaines du port de Bordeaux».

al corsario francés, y su comandante, el comodoro Collier, arrió la bandera española en la *Kelton* e izó la inglesa, echando fuera con alguna violencia a los españoles»⁶⁹.

La división corsaria cántabra de Juan Díaz Porlier

Inmersos en la Guerra de la Independencia, y liberado el suelo gallego, se hacía necesario atacar a los enemigos franceses acantonados en algunos puertos cántabros. El general Porlier recibe la orden de atacar esos puertos. Para llevar a cabo esta misión organiza una flota que se conocerá por el nombre de la División Cántabra, compuesta por embarcaciones inglesas (bergantín *Ciudad de Mahón* y fragatas *Arethusia*, *Amazone*, *Medusa* y *Narcissus*) y españolas (cañoneros *Estrago*, *Sorpresa*, *Gorrión* y *Corzo*; goletas *Insurgente*, *Roncalesca* y *Liniers*; bergantín *Palomo*, y fragata *Magdalena*), además de un considerable número de embarcaciones menores, sobre todo de pesca.

Para financiarla, Porlier opta por incorporar en ella barcos corsarios, al menos uno, que realizarían sus funciones al amparo de la protección de la flota⁷⁰, aunque no descartamos que los mismos barcos de la División se dedicasen también a esta actividad corsaria⁷¹.

Como socios de ese barco corsario figuran el prestamista inglés William Dickinson (pagos para armamento y personal) y la vecina de Ribadeo Ramona Piñeiro (que aporta la embarcación)⁷². Esta mujer ribadense era la esposa (viuda en 1820) del comerciante Sebastián Piñeiro⁷³.

(69) BÉCKER, Jerónimo: *Historia de las relaciones exteriores de España durante el siglo XIX*, vol. I, p. 226.

(70) CARBALLAL LUGRÍS, J.: *Economía y conflicto. La logística de la guerrilla y el pronunciamiento. Porlier, 1808-1815*, 1994, p. 244.

(71) Blas de Salcedo, comandante de la fragata *Magdalena*, informaba el 10 de abril de 1810 a la Junta Superior de Subsidios, Armamento y Defensa del Reino de Galicia haber encontrado un práctico para que le ayudase en la actividad de corso y diese noticias sobre el enemigo en la costa cantábrica. Archivo do Reino de Galicia, sign. Caja 40028145. Sobre la fragata *Magdalena* y su capitán, FERNÁNDEZ PACIOS, J.R.: «O derradeiro ano de vida da fragata *Magdalena*», *El Progreso de Lugo*, 2 de diciembre de 2018.

(72) «... solucionado el aprovisionamiento, zarpaba después de obtener un empréstito de un negociante inglés, Mr. Dickinson, que va a ser en lo sucesivo el agente comercial que le intermedie en una iniciativa de corso marino que va a acometer por medio del ayudante Matías Arauco, en sociedad con una naviera ribadense, doña Ramona Piñeiro, con la que establece un acuerdo a partes iguales». CARBALLAL LUGRÍS: *Economía y conflicto...*, p. 244.

(73) SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: «La renovación de los grupos burgueses en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Cuaderno de Estudios Gallegos*, t. XLI (1993-94), p. 217: «... se relacionan 133 personas de la Galicia cantábrica y de la parte occidental de Asturias cuyas deudas ascienden a 3.648.993,5 reales; algunas de ellas son intermediarios, a juzgar por las cantidades que no han pagado: 403.002 reales debe don Pablo Suárez Villamil, de Ribadeo; 240.945, don Sebastián Piñeiro, de la misma vecindad; 192.752, don Antonio López Villapol, de Viveiro». Efectivamente, en un escrito remitido a la Junta Superior de Subsidios (7 agosto 1810), podemos leer: «... don Sebastian Piñeyro del comercio de la villa de Rivadeo, consignatario que dize ser, de don Thomas de Ezelleria vezino de Plencia», Archivo do Reino de

La relación comercial se inicia con buen pie, toda vez que el número de apresamientos auguraba un resultado feliz: «... se habían capturado varias presas en Santoña, tres más en Plencia y entraban en Ribadeo, al empezar agosto, cinco presas capturadas por Arauco»⁷⁴. Pero pronto desaparece la felicidad, ya que los pleitos para dilucidar la licitud o ilicitud de las presas tomadas ahogan económicamente al prestamista Dickinson y perturban su relación comercial con la naviera ribadense, la cual se negaba a abonarle cantidad alguna: «... nos presentamos a doña Ramona Piñeiro para liquidar la cuenta de las presas, pero en vano, porque esta señora, insinuando que había algún saldo a favor suyo y contra mí y exponiendo que estaba pendiente el despacho de las presas por haber apelado de la decisión de algunas que se declararon libres...»⁷⁵. Esta situación tan tensa llevará a Dickinson a exclamar que, antes que pleitear de nuevo por una presa, prefería prenderle fuego.

Sirvan estas páginas como una breve aproximación a un tema que carece del estudio que merece. El curso en el Cantábrico gallego es acreedor de investigaciones que lo homologuen con otras zonas mucho más estudiadas, como Cantabria o el País Vasco entre otras.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Combate naval contra dos fragatas inglesas del paquebote correo *El Grimaldi*

El apéndice que ofrecemos es un extracto del diario de navegación que se custodia en el Archivo General de Indias (Correos, 192B, R.12). Puede consultarse *online* en pares.mcu.es

El paquebote en cuestión parte de A Coruña el 17 de junio de 1779 y retorna al mismo puerto el 24 de enero de 1780. Zarpa de A Coruña a las cuatro de la mañana y llega a Montevideo, el 21 de septiembre, a la una y media de la tarde. Parte de Montevideo el 8 de febrero, a las ocho de la mañana, y arriba al puerto de Ribadeo el 10 de mayo, a las cuatro de la tarde.

Transcribimos desde el folio 1 vuelto hasta el 5 vuelto:

«Estando cerca del puerto de Coruña tuve por conveniente fuese el Theniente don Silvestre Zavala, en la lancha del practico a tierra a recoger la jente que faltava quedándome con el practico a bordo hasta interin llegaba el teniente, y demás tripulazion, pero haviendose quedado bonanza me abatieron las aguas para el

Galicia, sign. 3999374. En el *Almanak Mercantil ó Guia de Comerciantes para el año de 1803* (p. 258), en el apartado dedicado a los «Vicecónsules», podemos leer: «... don Sebastian Piñeyro, encargado del de los Estados Unidos de América. Todos los comerciantes y mercaderes citados, tratan en todos géneros de España y del Extranjero, y linos del Norte. Tienen buques para el comercio de cabotage y el de America».

(74) CARBALLAL LUGRÍS.: *Economía y conflicto...*, p. 246.

(75) *Ibidem*, p. 247.

Goeste, una larga legua, que me hallaba a las 10 de la mañana en que se havisto por Barlovento la Yrresperda balandra ynglesa, la que luego fue llegada por venir favorecida con brisa fresca, siendo para mi bonanza.

A las 10 y cuarto me entrò la brisa que favorecia a la mencionada balandra, con el que me puse en vuelta de tierra con las amuras a babor para dar cumplimiento al titulo 2º, articulo 1º, folio 79 de la Ordenanza que trata la instruizion fecha 31 de julio del pasado, pero no pudiendo verificarlo sin exponerme a varar a vista del enemigo que me seguía, no permitiéndome la costa dar fondo por las muchas piedras, según dicho del practico, tuve por conveniente observar lo prescrito en el articulo 43, del mismo titulo folio 100 y de la tactica, capitulo 2º folio 12.

A la 10 y cuarto de la mañana vire por havante en vuelta del Norte sin embargo de lo mucho que ventava a fin de conseguir en la bordada algun barlovento para venir al puerto, lo que me salio frustrado por haver el enemigo observado la misma eboluzion de esta forma seguimos. Perseguido y cazador (este a Barlovento) hasta la una de la tarde, en que por haverse havistado a larga distancia por Barlovento la Fragata compañera del contrario, virè en tierra, con las amuras a babor, a cuio movimiento harrìbò con bandera francesa que aseguró con vala, a que le correspondi con la de armas y gallardete, pero observando su azelerazion en arproximarse y que no podía ser su bandera, aun que asegurada otra cosa que agachada de guerra, segunda vez ratifique la que llevaba larga con un cañon de los de proa, cargado de vala y metralla, también enfilada que en el tiempo de la ratificación le cruzo todo su aparejo a lo que bajo la francesa, y suspenso un poco lagrò la Ynglesa de campo blanco bastos azules, y encarnado, cuias insignias caracterizan el pavellòn de Guerra Britanico.

Conozidos que nos hallamos harrìbò sobre mi, esperándole yo en la forma y horden siguiente.

- 1ª.- Con las escotillas cerradas y clavadas, por hevitar el que la jente vajase al entre puentes sin que por esto dexase de haver sobre cubierta seis tiros de pertrechos y demas correspondientes al manejo del cañon.
- 2ª.- Horden ciega al oficial de Bandera para que por ningún pretexto permitiese la exclamazion de harriarle y facultad para que tirase de mi hasta el ultimo que fuese causa de semejante atentado.
- 3ª.- A los dos acompañados del mencionado oficial facultad para que le tirasen a el en caso de observarle algun movimiento contrario a lo hordenado.
- 4ª.- Orden General para todos los cabos de cañon y a pedreros para que sin embargo pudiesen tirar al primero de los existentes que flaquease y estos al cabo si incurriese en semejante atentado para cuia maior fuerza y respecto todos se hallavan con armas.
- 5ª.- Una combinazion General de sacrificarnos antes que ver ultraje en el Pavellon, para el que se hallaba otro embergado de repuesto, en caso que caiese el arbolado.

En esta conformidad, y unión sufrimos el fuego graneado que hizo el contrario, sin que le disparásemos ni un solo tiro; hasta que no nos incorporamos bien, de forma que los tacos hiziesen su deber, que fue hallándonos como un cumplido del navio, en que emparejando los palos maiores le dimos la primer descarga a un tiempo, también empleado que no tan solamente conseguí el rechazarle por ser su animo el cortarme, sinò el desvestarle el paño maior, trinquete, amantillos de la

Botavara, y otras maniobras que por dispereciabes omito, dexando el estrago hecho en la tripulacion que por razón natural le haría con dicha descarga, por ser todo metralla a boca de jarro, y tener su jente a cuerpo varonil y empelotones por ser tantos; a vista de este estrago se puso al viento a prepararse de velas que mui luego lo hizo, aprovechando yo este tiempo en la artillería para recibirle, en la misma bordad, que seguia, apretando de vela en demanda de la tierra in mediata, o puerto, por causa de la fragata compañera del contrario que venia forcejeada en vela a favorezerle.

Luego que se hallò preparada sigui mis aguazones y como caminava mas a poco rato se me presento costado a costado, rompiendo el fuego, al que nos correspondimos recíprocamente.

De esta descarga experimentamos algun daño en las maniobras, y belas y un balazo al lumbre del agua por babor bajo la mesa guarnizion maior cuia brecha passò de dos varas de largo.

Al extrepito de esta desgraciada bala, no pudo menos que extremeserse las jentes de los cañones contiguos a dicha brecha o balazo, a cuiò consuelo no pude hasistir tan prontamente como lo pedía la actual circunstancia por hallarme medio caído y turbado en el parapeto de la xarzia maior de babor de resultas de algunas balas de metralla que en el acto me llevaron la bozina y sombrero sin mas lexion en mi cuerpo que la de algun ayre, que aun me acompaña en el hoydo yzquierdo.

Luego que he vuelto en mí, nuevamente anime mis jentes y mas quando libre del humo del contrario lo bi por mi popa, medio mal tratado en el aparejo y con la botabarda al lado e babor como que dava vanda, para tapar algunas aguas procedidos de balasos en la 2ª descarga.

Con esta favorable señal y la de ver mi tripulacion varios contrarios en el agua, se animò mas como hera regular, y para recibirle al 3º fuego con mas ardor mandeles cargar sobre la maestra de los 6 cañones de proa, los pies de cabra y el resto de la batería de cañones y pedreros con maestra y metralla para decidir la suerte favorable que esperaba del contrario sin embargo de las superiores fuerzas que le acompañavan y alientos de la fragata compañera que ya se aproximava.

Con el preparativo arriba dicho me hallaba para recibir al contrario y con deseos de que llegase para desgraviar el daño del balazo con que ya me hallaba.

En este mismo tiempo me practicò el practico que actualmente estaba en el timon de la falta de gobierno de dicho, a que le satisfize con dezir que los navios en combate disputando situaciones ventajosas tomavan dirección contraria a la del timon procedidas al extrepito de los cañones y que por ningun pretexto se acordase mas de semejante cosa, sino queria experimentar el rigor de lo ordenado en el capitulo 2º dicho antes de entrar al combate.

El presente exorcismo fue bastante para que se callase, sin embargo de la razón que le acompañava y que yo le ocultava sin mas motivo que el de que la tripulacion no desmaiase.

Llegado que fue el 3º fuego mi contrario no quiso mi desgracia el que se presentase al costado para servirme de los arriba dichos pies de cabra y aunque hize todo lo que ofrece el arte sobre conseguirlo todo me salio frustrado por observar los mismos movimientos el contrario, de tal forma que haviendose asegurado el flanco, o quadra de babor en popa, principiò sobre una guiñada que dio para barlovento el güero, de forma que me sacrificava, cuiò basto modo de guerrear por el contrario me prezisò a coger la bozina, y decirle al capitán (que de hito a hito nos miravamos) por dos vezes el que se presentara al combate como devia, respecto las superiores fuerzas que le acompañavan, pero tan al contrario de hazerlo que

irritado y ciego obviando de una vez de los casos que prescribe la ordenanza para semejantes ocasiones mandò tirar al Pavellon 16 balasos de fusil y metralla todos bien empleados por los ahujeros que a dicha bandera le quedaron y a mi seria regular que fuesen varios por haverme quedado de los corchetes de la casaca para bajo siete haujeros en el cuerpo de dicha y el 8º en la manga derecha por la sangría sin que me quedase vestijio en el cuerpo mas que un mero calor en el muslo derecho gracias a la Majestad Divina.

En el arriba dicho 3º fuego y contraria posición mas haun tuve la felicidad de poder rechazarle con los dos cañones de popa, cargados de metralla y pedreros en particular con dos abuzes de calibre de a 3 que me sirvieron mucho en el lanze.

En este tiempo estaria como media escasa legua de tierra, y como ya el navio no governava por lo mucho calado o sumerjido que se hallaba del agua que havia en la bodega, entrada por la brecha del ya mencionado balaso, me determine hir al puerto o dar cumplimiento a lo capitulado hantes del combate.

Seguro el contrario del conflicto en que yo me hallaba por estar actualmente observándolo, se dirijo a mi con señales de abordaxe y aun que no es el mas admitido en la Nacion, me hizo desconfiar la mucha jente que venia en el bauprés y sus depravadas señales para cuio recibimiento puse toda mi jente en popa a los cañones y pedrero, para recibirle quando llegase; a lo que temio y solo dispaò unos cañonazos a que le correspondi con los de popa y pedreros ya en la misma boca del puerto de Rivadeo, en que di fondo a las 5 de la tarde.

Quando yo hiva entrando en el mencionado puerto le faltava que subir el agua a la bodega 18 pulgadas para cubrir el entre puentes y como la presente necesidad no pedia mas demora que la de anclar donde lo permitiese el referido puerto instantariamente se dio fondo con el ancla de babor que atento por lo 1º a velas ni otra cosa di vanda con la artillería y jente en las bergas sobre estribor hechándose al agua 4 marineros nadadores acompañados del buzo Josef Montero (de cuio trabajo murió por haverle cojido sudado quando se hecho al agua) a tapar la brecha en el costado de babor. A esta extrema necesidad me llegó el socorro de lanchas, jentes y *tropa del país*, con el que principie a las bombas y valdes por la escotilla maior, poniendo al mismo tiempo pendiente de los palos 4 lanchas para que el navio tumbara mas, a fin de tapar la arriba dicha brecha que el buzo y nadadores no podían conseguir, pero como en este mismo tiempo me rindieron las bombas reconociendo la demasia del agua, por falta de dichas (sin embargo de la mucha que por las escotillas se hechaba) seguro de que rendia el navio passè la artilleria, pedreros y demas que he podido a una embarcazion portuguesa que para este fin estaba al costado, con lo que conseguí tumbar lo necesario hasta descubrir enteramente la arriba dicha brecha, que se tapò provisionalmente con encerados, al cerrar la noche.

Conseguida y tapada que fue dicha brecha a poco rato se conozio la disminuzion del agua en la bodega con los que alentándose las xentes y trabajando toda la noche conseguí a las 9 de la mañana del dia de Corpus el tener enteramente libre de agua la bodega.

Mi contrario amanezio fondeado como una legua al Oeste del puerto, en los mismos términos que yo en dicho, o peores y para su resguardo tenia la fragata y bergantín que lo escoltavan en vela.

El mismo dia por la tarde se hizo a la vela reparada de sus daños y el 25 le vimos reponerse y vimos que pasava de la valandra a la fragata de xentes y demas que le faltasen, esta noticia la ratifico un portuguès que entrò en el mencionado puerto el 28 del mismo, por haver hablado con la dicha balandra añadiendo lo irri-

tado del contrario por la perdida de 22 muertos y varios heridos en el combate, cuja novedad mas verificada, aun que con alguna diferencia fue la dada por los ingleses prisioneros que pasaron el 18 de junio por la de Rivadeo en que declararon delante de varios cavalleros de aquella villa, ser compañeros de la citada balandra que sostuvo el combate con el Correo que no considerava tan fuerte, del que havia salido con perdida de 17 muertos, pero con vastantes heridos, cuja declaración no testimonie por ser públicamente dada por los ingleses.

El 18 de junio se presentó la fragata a la boca del puerto con maniobras que indicaba bloquearle, lo que a poco trabajo consiguiera, al no haversele variado el tiempo por la travesia sobre un aguazero que le hizo desistir del pensamiento.

Omito las insultaciones que diariamente me hazian los contrarios en el tiempo de 44 dias que estuve anclado en aquel puerto.

El 22 de dicho mes deterniè salir de aquel puerto por no ver enemigos, para cuió maior hacierto mandè al piloto en una lancha atalayar sobre el Cabo de Ortegá, del que me deveria participar por medio de humadas quando yo pasase, de las embarcaciones que hubiese al oeste de dicho cabo.

Practicada esta dilixencia luego que amanezio el 23 haviendo rejistrado de la Talaya del puerto en que me hallo los horizontes, no haviendo visto nada me principie a elevar y a las 7 de la mañana me hallava en vela.

Luego que Sali afuera de las puntas encontrè una embarcazion de la costa que seguia para el mencionado puerto, y haviendole preguntado por novedades me dixo que hivan por afuera algunas velas de las que dudava la nación.

No dexo de ponerme en cuidado, pero como yo no bia ninguna por lo ofossca-do de los horizontes, di principio a mi navegacion en vuelta del noroeste a cuió rumbo navegue hasta las 10 de la mañana, en que expejando la admosfera me hallè en las popas del comboy de Santander, al que me incorporè».