

CONTRATAS DE FLETAMIENTO PARA HACER EL CORSO

Los fondos documentales relativos al corso han tenido, y tienen todavía, un atractivo especial para académicos y escritores, debido a su innegable interés histórico (las actividades corsarias fueron una expresión constante de la tensión bélica que el imperio español mantuvo con los ingleses y con los turcos, sus dos grandes enemigos durante la época moderna) y a la atmósfera de leyenda que los acompaña. Los fondos más profusos e interesantes se encuentran, respecto a la zona de América, en el Archivo General de Indias, y respecto al Mediterráneo están repartidos entre el Archivo de la Corona de Aragón y el Archivo General de Simancas, mientras que el último periodo, entre 1784 y 1847, se conserva en el Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán". Nos referimos con esto al grueso de la cuestión, pero un fenómeno de tal envergadura, que potencialmente podía afectar a cualquier localidad de la costa (se estima que los piratas berberiscos, en los asaltos que llevaron a cabo durante varios siglos en toda la cuenca mediterránea y hasta en las islas británicas, secuestraron y se llevaron como esclavos a más -posiblemente a mucho más -de un millón de personas), ha dejado un rastro documental en numerosos Archivos.



Don Antonio Barceló con su jabeque correo rinde a dos galeotas argelinas en 1738. Ángel Cotelini y Sánchez, Museo Naval, 1902

La documentación tocante al corso que se conserva en el ANCART está dividida en tres grupos, obviando las referencias eventuales al mismo que pudieran hallarse en otros conjuntos: la serie de Reparto de presas, a la que ya dedicamos un artículo; los listados y libros de asientos del personal embarcado en las galeotas y jabeques que conformaban la Escuadra del Mediterráneo; y un reducido número de contratas que la Marina llevó a cabo con particulares para el fletamiento de embarcaciones destinadas al corso.

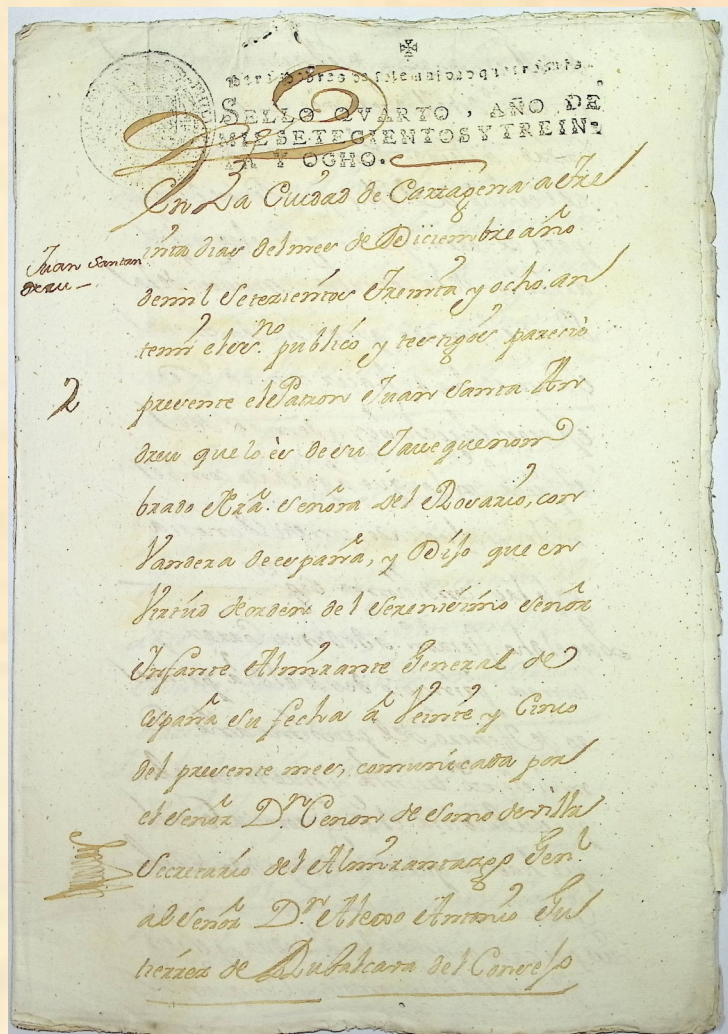
Nos referimos, concretamente, a una contrata de la Cofradía del Apostol San Pedro de la villa de Altea obligándose a poner en curso una galeota por tiempo de diez años (en la tesis doctoral de Daniel Calixto Garrido, "Las ordenanzas del corso y el marco de actuación corsario", hay un capítulo dedicado a los corsarios de Altea donde se analiza este documento) y a una serie de pliegos numerados, cada uno de los cuales contiene varias contratas de fletamiento de embarcaciones para diversas funciones: transporte de gente de mar y pertrechos, ocurrencias del real servicio (por ejemplo, para formar parte del séquito de la Infanta Archiduquesa María Luisa Antonia de Borbón en travesía hacia Génova para su casamiento) y, naturalmente, para el hacer el corso contra argelinos.

Las contratas para el corso datan de los últimos años de la década de los treinta del siglo XVIII y son prácticamente idénticas entre sí, por lo que bastará con analizar un ejemplo.

CONTRATO DE JUAN SANTA ANDREU

Se trata de un contrato, fechado el 30 de diciembre de 1738, por el que Juan Santa Andreu pone al servicio de su majestad un jabeque llamado Nuestra Señora del Rosario "para el corso que con oficiales y guarnición de la escuadra de navíos de la Real Armada que se halla en este puerto, se ha de hacer contra los moros argelinos y demás del África". Se refiere a la Escuadra del Mediterráneo, que desde 1738 estaba al mando de don Jacinto Ferrero, conde de Bena-Masserano.

En la primera página del contrato aparecen tres personajes dignos de atención: el primero es Zenón de Somodevilla, conocido más tarde como Marqués de la Ensenada, que, en 1737, después de quince años promocionando en la Administración de Marina, había llegado al puesto de secretario del Almirante.



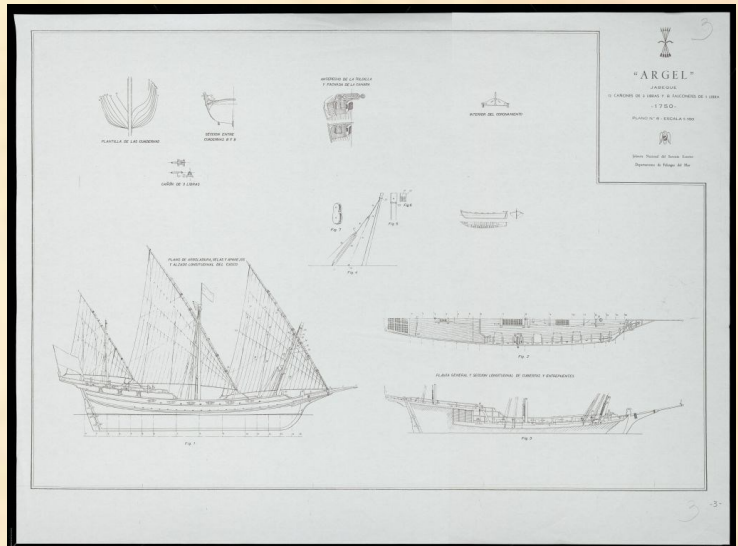
Primera página del contrato (ANCART)

El cargo del Almirante lo ocupaba el infante don Felipe I de Parma, cuarto hijo de Felipe V y su segunda esposa Isabel de Farnesio, segundo de los personajes ilustres mencionados en el documento, que emitió la orden a la que se acoge el particular, Juan Santa Andreu. Hay que recordar que un año antes, en 1737, se habían promulgado las Ordenanzas de Matriculación de Mar, orientadas a paliar uno de los problemas fundamentales de la Corona en aquel periodo, que era la falta de personal al servicio de la Marina. Estas ordenanzas otorgaban diversas prebendas y establecían condiciones favorables para quienes se matricularan y se alistaran en los navíos del rey, como salarios por adelantado, para dejar cubiertas a sus familias, exenciones fiscales, fuero de Marina y pensiones de jubilación al cumplir los sesenta años. El Marqués de la Ensenada se había marcado el objetivo prioritario de formar una Armada poderosa y bien dotada.

El tercer personaje es Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcava, abuelo del famoso marino Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, que entonces ocupaba el puesto de Intendente del Departamento de Cartagena.

TÉRMINOS Y CONDICIONES

El contrato establece principalmente condiciones y compromisos de carácter económico, muy favorables para la parte particular, como es lógico, porque había que estimular esta peligrosa iniciativa con prebendas atractivas. Cada mes de actividad, independientemente de los resultados, se le satisfarían al patrón mil trescientos cincuenta reales de vellón, así como una ración diaria para él y su contraamaestre y una gratificación también para ambos al término de la campaña.

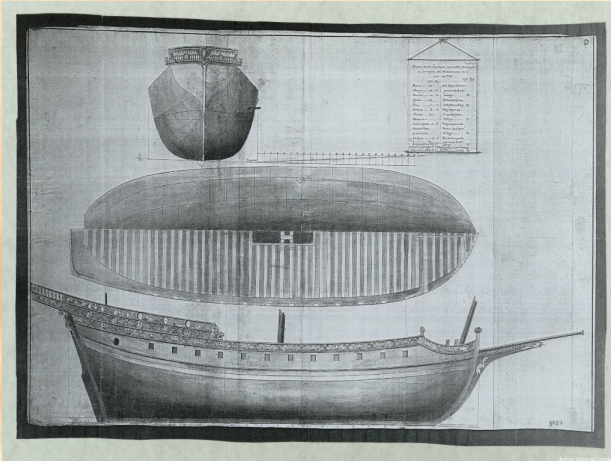


Jabeque Argel de doce cañones de 3 libras y ocho falconetes de 1 libra. 1750 (ANCART)

La Marina proporcionaba ocho plazas de artillero, diez de marineros y tres de grumetes, pagando sus respectivos sueldos. Este personal no es que procediera de las filas de la Armada, sino que accedía a esta condición desde el momento en el que la embarcación privada en la que estaban enrolados entraba al servicio de la corona.

La Marina, a través de la Real Hacienda, se obligaba a pagar todas las reparaciones que el jabeque necesitase y a restituir todos los pertrechos perdidos en acciones de combate, y a satisfacer el importe completo del propio jabeque si se perdiera. En cuanto al mantenimiento regular del barco, dice el contrato que "ha de ser de cuenta del otorgante el remplazo de todos los pertrechos que consuman y gastos en su navegación el tiempo que estuviere fletado de cuenta de la real hacienda", de lo cual se infiere que el patrón se encargaba de estos suministros, es decir, de renovar los víveres y otros pertrechos necesarios para el día a día de la navegación.

Más adelante, sin embargo, se establece que el otorgante debía devolver aquellos pertrechos que hubiera recibido de los almacenes de Marina en el estado en el que le hubiesen sido entregados, "a excepción del calabrote que lleva para dar fondo en el caso de que no puedan aguantar sus gumeras, lo que hará constar por testificación del contraalmirante con visto bueno del oficial contador".



Jabeque de 1749 (ANCART)

Respecto a la actividad corsaria propiamente dicha, el otorgante debía seguir inexcusablemente las órdenes del comandante de la Escuadra y obligaba su persona y sus bienes muebles y raíces habidos y por haber, especialmente su jabeque, para cubrir los perjuicios que pudiera causar con acciones que no fueran reglamentarias.

Al final del contrato, se establece que es una copia del original que quedó en poder de Joaquín García de León, escribano del número y juzgado de la ciudad de Cartagena y de los navíos y galeras de la Real Armada.

Una nota añadida posteriormente indica que, apenas transcurridos dos meses de la firma del contrato, a comienzos de marzo de 1739, el jabeque fue desarmado y despedido.

Fuentes consultadas:

CALIXTO GARRIDO, DANIEL: Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario, Madrid, Universidad Carlos III, 2016

Ordenanzas de S. M. que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra enemigos de la Corona, Madrid, Imprenta Real, 1801

Ordenanzas de matrícula de mar 1737 (las llamadas del Infante Almirante), todoababor.es

Autor : Rubén Bleda Martínez, Ayudante de Archivos, Jefe de la Sección Histórica del Archivo Naval de Cartagena