

La organización jurídica, económica y social del curso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito*

JULIO CÉSAR RODRÍGUEZ TREVIÑO**

INTRODUCCIÓN

TO MANDO EN CUENTA QUE EL CONTRABANDO fue el elemento por el cual el gobierno español promovió el uso del curso en la isla de Santo Domingo, consideramos pertinente iniciar con la descripción de lo que se entiende por el término contrabando. Para los juristas de los siglos XVI al XVIII, significó ir *contra un bando*, es decir no acatar los reglamentos referentes a la forma en que debía ejercerse el comercio legal, los gravámenes a pagar y el tipo de productos que podían ser transportados y vendidos.¹ Así, toda actividad comercial no autorizada fue considerada como contrabando.² Por ejemplo, en una real orden del 15 de agosto de 1713, se lee: “Se debe saber que todo género y especie prohibido a comercio se le llame contra bando [...] Y las especies o géneros no declarados y aquellos jurados en falsa pérdida son de los que se admiten a comercio se llaman de fraude”.³ Otra definición es la del español Félix Joseph Abreu y Bertodano, quien en 1746 escribió “que toda mercancía, género, caldo, efecto y especie pro-

* Esta investigación fue realizada gracias al apoyo de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, y el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

** Dirigir correspondencia al Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Plaza Valentín Gómez Farías 12, Col. San Juan Mixcoac, C.P. 03730, México, D.F., tel. 55-98-37-77, ext. 1137 (Área de Historia del Caribe), e-mail: orfeoeuridice@hotmail.com.

¹ MOLINER, 1994, p. 748.

² BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR, 1967, p. 3.

³ Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante AHNM), Fondos Contemporáneos. Ministerio de Hacienda, Lib. 8013, fol. 415. Consulta: Ministerio de Cultura, Legislación Histórica de España (LHE), en línea: <http://www.mcu.es/archivos/lhe/> [consulta: 10 de junio de 2013].

hibido en el reino a comercio o no hecho el pago correspondiente es contrabando”.⁴

Con base en estas definiciones establecemos que el contrabando era toda transacción mercantil de compra o venta no autorizada por la jurisprudencia, o bien aquellas actividades comerciales en las que no se hubieran pagado todos o algunos de los derechos de transacción correspondientes. Incurrir en una o las dos acciones era determinado como *contrabando*.⁵

El arraigo de los corsarios con pabellón español en la isla de Santo Domingo se debió a una serie de factores económicos, el más destacado era la presencia de contrabandistas. De este factor se derivaron otros, como la permanencia de enemigos en el Caribe, la búsqueda de enriquecimiento de particulares que solicitaban el permiso de dedicarse al corso, y el uso de este oficio para realizar comercio legal. El presente artículo analiza las condiciones en las que se practicó el corso en dicha isla, así como el impacto social y económico desde el momento en que sus habitantes se organizaban como corsarios.

EL CONTRABANDO Y LA PRESENCIA DE ENEMIGOS: DOS FACTORES PARA EL CORSO EN LA ISLA DE SANTO DOMINGO

El contrabando, a pesar de ser una actividad ilegal, fue una actividad generalizada y permanente en La Española. Las causas se remontan a la reglamentación del comercio ultramarino entre España y sus dominios de ultramar en el siglo XVI, pues con el establecimiento, en 1561, de la Carrera de Indias hubo quince puertos americanos, a los que la Corona reguló el número de registros que podían recibir, así como la capacidad y tamaño de los buques en función de la ciudad de destino, su población y consumo. Si bien la mencionada isla no estaba dentro de la ruta principal del convoy comercial, se le permitió el arribo de tres navíos de 600

⁴ ABREU Y BERTODANO, 1746, p. 13.

⁵ A lo largo del trabajo utilizamos como sinónimos del término *contrabando* las siguientes acepciones: *comercio, tráfico o intercambio fraudulento, ilícito e ilegal*.

toneladas (véase Mapa 1).⁶ Además, las transacciones de la isla debían hacerse, única y exclusivamente, a través de la capital y con negociantes españoles patentados y registrados; en caso de ser vasallos de Su Majestad católica y carecer de los permisos, o bien ser extranjero, se tenían por contrabandistas.⁷

Estas políticas obstruyeron el desarrollo del comercio y socavaron el interés de los comerciantes insulares por traficar con la isla, pues en las tres escasas oportunidades que había de ejercer el comercio no se tomaron en cuenta el volumen de la producción de la isla, dando pie a que con frecuencia productos como el cacao, cueros, tabaco y jengibre se quedarán sin embarcar al cubrirse la capacidad de las naves, o se corrompieran en la larga espera, dando lugar a una carestía de los géneros europeos y el abaratamiento de los de la isla.⁸

Los grandes comerciantes ponían altos precios a sus mercancías y rebajaban el valor de los frutos dominicanos. “No quedaba otra opción que dar más por menos o perder todo el trabajo de un año y no disponer de manufacturas y utensilios necesarios”.⁹ Esto por supuesto resultaba en un descontento general entre las poblaciones portuarias y del interior de la isla. Aunado a eso el traslado de sus productos hasta la capital y la lejanía y el mal estado de los caminos aumentaban exponencialmente los costos, los cuales no se lograban cubrir con las ganancias producto de la venta o intercambio. No es de extrañarse que los pobladores de la isla ejercieran el comercio fraudulento con todo aquel proveedor —nacional o extranjero— capaz de traer mercancías a bajo costo y adquirir la producción local.¹⁰

Así, holandeses, ingleses y franceses rivalizaron en ofrecer las mercancías que deberían suministrarse desde España, mientras que los colonos dominicanos podían dar salida a sus excedentes de producción en condiciones ventajosas. Poblaciones como Montechristi, Bayajá y Puerto

⁶ AYALA, 1988, p. 452.

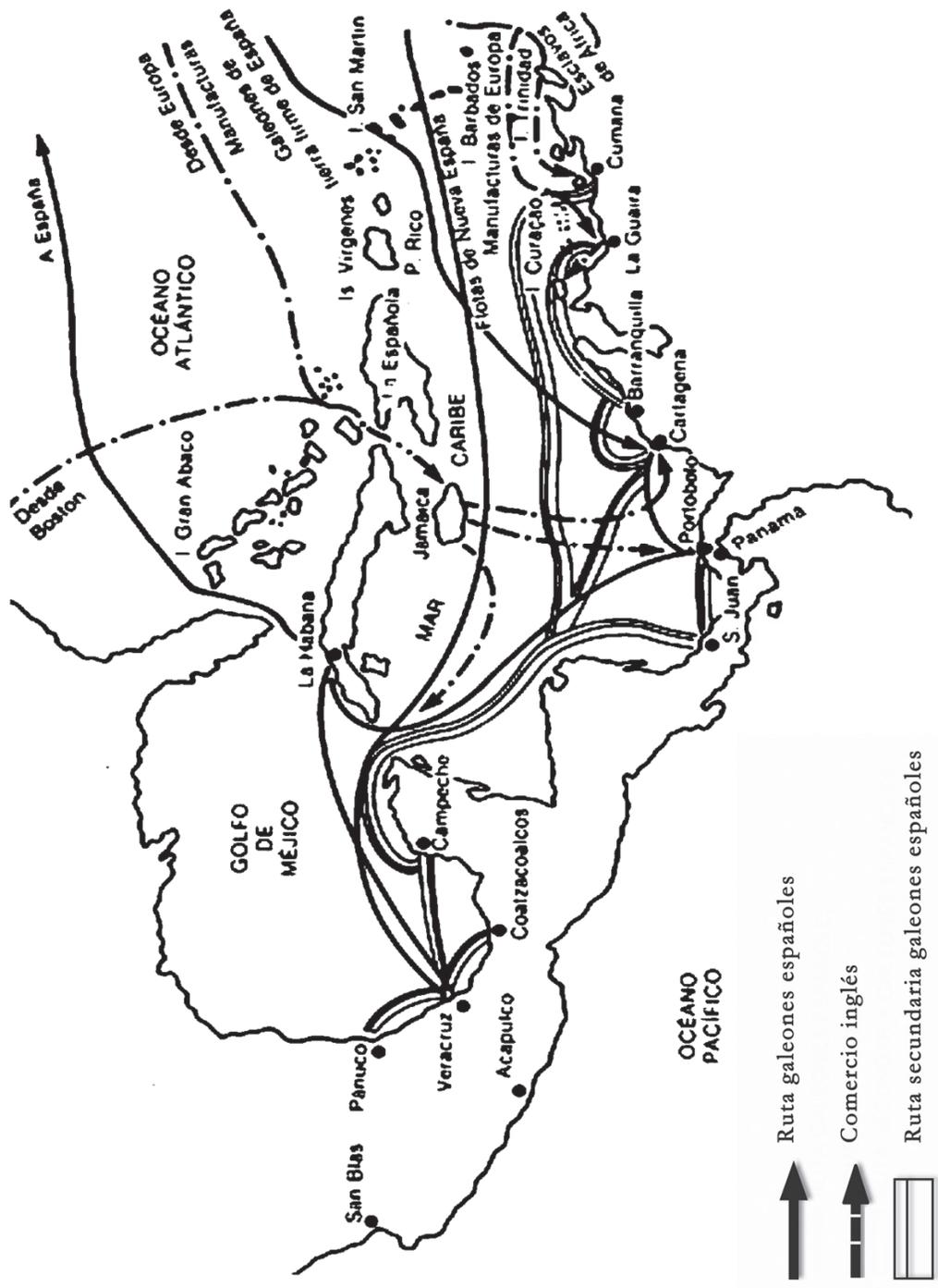
⁷ HARING, 1979, p. 128.

⁸ PEÑA BATLLE, 2012, pp. 11-12; PÉREZ TURRADO, 1992, p. 260.

⁹ Gobernador Francisco de Segura al rey, Santo Domingo, 25 de agosto de 1683, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Santo Domingo, leg. 72.

¹⁰ GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1985, p. 72.

MAPA 1
 RUTAS PRINCIPALES DEL SISTEMA DE FLOTAS Y GALEONES Y DEL COMERCIO INGLÉS EN EL CARIBE



FUENTE: PÉREZ TURRADO, 1992, p. 260.

de Plata al norte, y La Yaguana al oeste, se destacaron en el ejercicio de intercambios prohibidos por las leyes y ordenanzas vigentes.¹¹ Este tráfico intérlope venía manteniéndose de forma activa desde la segunda mitad del siglo XVI con ritmo creciente y en él también participaban otras islas antillanas como Cuba y Puerto Rico,¹² pues ante la “grave necesidad” los intercambios fraudulentos se vuelven un medio de subsistencia y de aprovisionamiento para los relegados del sistema oficial de comercio marítimo.

Pero el ejercicio de esta ilícita actividad no sólo perjudicaba a los “grandes” comerciantes sino al real erario, por lo que la reacción de la Corona no se hizo esperar. Eligiéndose a La Española para aplicar un castigo ejemplar que sirviera de advertencia para otras poblaciones del ámbito caribeño igualmente inmersas en estas prácticas fraudulentas, en 1603, por Real Cédula se ordenó al gobernador Antonio de Osorio la destrucción de las poblaciones situadas en el norte y occidente de la isla (Montechristi, Bayajá, Puerto Plata y La Yaguana),¹³ destrucción que fue llevada a cabo entre 1605 y 1606, quedando así un solo puerto abierto al comercio con el exterior, el de Santo Domingo; con ello se pretendió ejercer un mayor control sobre el comercio isleño y privar a los extranjeros de potenciales compradores.¹⁴

Si bien la drástica medida de despoblamiento tenía como objeto cortar de raíz el intenso comercio ilegal que estos lugares mantenían con los navíos de otras naciones europeas burlando reiteradamente el monopolio metropolitano,¹⁵ los resultados fueron contrarios a los buscados, pues la destrucción de los asentamientos mencionados y el abandono de la zona noroccidental de la isla, permitió el asentamiento de contrabandistas ingleses, holandeses, pero principalmente franceses. Éstos últimos fundaron una colonia en la isla¹⁶ e intentaban sacar provecho de la tardanza en

¹¹ PEÑA BATLLE, 2012, p. 14.

¹² GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1994, p. 59.

¹³ Real Cédula del 6 de agosto de 1603 ordenando el traslado de las poblaciones del norte y oeste hacia la banda oriental, AGI, Santo Domingo, leg. 17.

¹⁴ GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1985, p. 72; GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1994, p. 59.

¹⁵ GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1994, p. 59.

¹⁶ Hacia 1700 ya había fundadas no menos de catorce poblaciones en Saint Domingue: Cap Français, Petite Anse, Limonade, Quartier Morin, Port Margot y Port-de-Paix, en la zona norte, y Cul-de-Sac, Léogâne,

la llegada de registros a la parte española: se ofrecieron para “todo tipo de trato y lo que hubiereis menester a buen precio y composición”.¹⁷

Ante esta “oportunidad” los habitantes de La Española no dudaron en participar, pues a cambio de carne, cueros, corambre, principalmente, y de plata en otros casos, los extranjeros ofrecían tejidos (seda, tafetán, bretaña, lana, medias, etcétera), sombreros, naipes, velas, peines, cuchillos, cera, canela, pimienta, clavo, vino, aguardiente, ferretería y otros objetos.¹⁸

Así, el contrabando se convirtió en un mal necesario pues en las localidades alejadas de la capital era incluso la única opción para no carecer de géneros esenciales. Su ejercicio contribuía aun a la pervivencia mercantil de las ciudades, un ejemplo es Santiago de los Caballeros, cuyos pobladores criaban ganado como carne o cueros que canjeaban por los productos ofertados por los franceses asentados en Santiago o en la colonia vecina de Saint Domingue.¹⁹

Si bien dentro de la ciudad de Santo Domingo cualquier transgresión era fácil de controlar, fuera del ámbito de sus murallas la cuestión se tornaba más problemática. A fin de abrir otro frente de combate al comercio ilícito, el gobierno promovió que buques particulares patrullaran las costas de la isla en misión de perseguir y castigar a cualquier contrabandista extranjero o nacional; a esta clase de navíos se les conoció como barcos corsarios.

EL ORDENAMIENTO DEL CORSO ESPAÑOL: SU TRANSICIÓN DE EUROPA AL NUEVO MUNDO

En España, al igual que en otras naciones europeas con actividades navales, se utilizaban barcos particulares armados conocidos como corsarios,²⁰

Grand Goâve, Nippe, Le Rouchelot, Grande Anse e Ile á Vache, en el sudoeste. GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1994, p. 61.

¹⁷ Testimonio de Autos sobre los acuerdos celebrados con el gobernador de la colonia francesa (1683), AGI, Santo Domingo, leg. 92.

¹⁸ GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1985, p. 73.

¹⁹ GUTIÉRREZ ESCUDERO, 1985, p. 77. La parte occidental de la isla de Santo Domingo fue reconocida por España como colonia francesa en el Tratado de Ryswick de 1697.

²⁰ José Luis de Azcárraga y de Bustamante definió al corso marítimo como la empresa naval de un particular o de los guardacostas de la Marina Real contra enemigos de su Estado, realizada con permiso y bajo autoridad de la potencia beligerante, con el objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos. AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, 1950, p. 25-27.

pero el corso español se diferenciaba del inglés o del francés —conocidos como *privateers* y *corsaires*, respectivamente²¹—, pues mientras que las otras potencias practicaban un corso ofensivo que buscaba arrebatarle parte de sus riquezas al Imperio hispano, el corso español se convirtió en uno defensivo que buscaba contrarrestar las ambiciones de sus rivales.²²

Se considera defensivo porque los corsarios españoles actuaban bajo el supuesto de que no pretendían apoderarse de los bienes de los súbditos de otros países, sino de tener la misión en “guerra justa” de recobrar los bienes que se consideraban pertenecientes a la Corona española y a sus súbditos,²³ y que les eran arrebatados de forma violenta e injusta o mediante el contrabando.²⁴ Ante tal postura, el uso del corso en los territorios de ultramar era “más de castigo que de prevención”, pues este sistema de vigilancia más que evitar el comercio ilícito pretendía llevar a la justicia a los infractores sin importar si eran extranjeros o connacionales.²⁵

Con el fin de diferenciar a los corsarios de piratas, la Corona española emitió sucesivas reales ordenanzas,²⁶ la primera de las cuales fue decretada por el rey Felipe IV en 1621.²⁷ Éstas tenían el propósito de legitimar las acciones corsarias pues reglamentaban la forma de cómo hacerse corsario,

²¹ LÓPEZ ZEA, 2003, p.155.

²² ARCINIEGA ÁVILA, 2005, pp. 2-3.

²³ El hecho de que por el Tratado de Tordesillas las Indias adquirieran el *status* de donación papal a los reyes católicos, llevó a que éstos considerasen que todo tipo de comercio de los extranjeros con las posesiones americanas era una violación del monopolio comercial establecido por la Corona y un robo a los intereses de sus súbditos. Así que el corso se convirtió en un instrumento de represalia ante ataques o injurias recibidas, ello por medio de una guerra justa que se practica como un “acto de justicia vindicativa establecida en razón de que, al no existir un poder público internacional que castigue los delitos”, el corso era la forma ideal de resarcir los daños y castigar a los agresores. CRUZ BARNEY, 1996, pp. 323-336; DAVIS, 1989, pp. 44-45.

²⁴ LUCENA SALMORAL, 1992, pp. 245-246.

²⁵ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 7.

²⁶ Las Ordenanzas eran documentos emitidos por el rey, el Consejo de Indias y posteriormente por las secretarías de Cámara y Despacho o los virreyes. Conforman una suma de órdenes concretas que pudieron ser expedidas en diferentes fechas anteriores, a través de reales cédulas o reales provisiones. Véase BIBRIESCA SUMANO, 1991, p. 209.

²⁷ La ordenanza de 1627 se emitió a consecuencia de la incesante actividad corsaria y pirata de ingleses, holandeses, franceses, argelinos y turcos, que asolaban el comercio español, tanto en las Indias como en el Mediterráneo. Así, los comerciantes que sufrían en el saqueo y la captura de sus bienes, en tiempo de guerra podían, gracias al consentimiento real, invertir el papel de presa por el de cazador. Véase CRUZ BARNEY, 1997, pp. 134, 351-361.

qué hacer en caso de avistar buques sospechosos, cómo tomar presas, requisar, realizar su reparto, tratar a los prisioneros, etcétera.²⁸ Posteriormente se emitieron otras ordenanzas, las cuales no cancelaban las anteriores, sólo las actualizaban según los cambios en la situación bélica del momento, o para volver a difundir lo estipulado.

Normalmente las ordenanzas se dictaban cuando la Corona española establecía hostilidades con alguna otra potencia naval, pero también estaban vigentes en tiempos de paz. Por ejemplo, las de 1674, 1702 y 1718 se dirigían “contra turcos, moros y otros enemigos de la Corona”;²⁹ las de 1762, 1779, 1796, 1801 y 1805 servían para hacer frente a los británicos; la de 1794, a causa de la Revolución de 1789, se dirigía en contra de intereses franceses, prohibiéndose hacer el corso contra los aliados ingleses. Cabe destacar que ésta fue una de las pocas veces en que los corsarios de ambas naciones tuvieron que respetarse.³⁰

Hasta mediados del siglo XVII, tanto en el Viejo como en el Nuevo Continente, el corso español estaba controlado por las mismas reglamentaciones, mas en 1652 se produjo la separación entre el metropolitano y el indiano: ese año la Corona resolvió otorgar solamente patentes de corso³¹ para operaciones en el Mediterráneo o en las costas atlánticas de España, prohibiendo que los corsarios se acercasen a las costas de Brasil o de la América española.³²

Aunado a lo anterior, la desestabilización del comercio marítimo en el Caribe —producida a raíz de la conquista inglesa de la isla de Jamaica en 1655 que, sustituyendo a la isla Tortuga, empezó a fungir como una base oficial de corsarios y contrabandistas ingleses— hizo aconsejable autorizar un corso exclusivamente indiano y desvinculado del metropolitano, el cual se oficializó en 1674 con la primera Ordenanza para un corso pro-

²⁸ LUCENA SALMORAL, 1992, p. 255.

²⁹ CRUZ BARNEY, 1997, pp. 351, 357, 362.

³⁰ CRUZ BARNEY, 2005, pp. 32-43; CRUZ BARNEY, 1997, pp. 362-491.

³¹ La primera patente de corso de la que se tiene referencia fue emitida en Inglaterra en 1293, pero solamente desde 1589 se estableció que los prisioneros deberían ser condenados por un Tribunal del Almirantazgo, mismo que se encargaría de regular lo decomisado por vía del corso, llegando a una repartición del valor de la carga entre la Corona y los dueños. Véase AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, 1950, p. 148.

³² AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, 1950, p. 256-258; LUCENA SALMORAL, 1992, pp. 254-255.

piamente americano.³³ De esta manera las políticas del gobierno español pretendían que el corso en América funcionara como una fuerza auxiliar de la Real Armada en misiones de vigilancia y de combate al contrabando, como fue el caso de la isla de Santo Domingo.

ORGANIZACIÓN DEL CORSO EN SANTO DOMINGO

Si una persona quería ejercer el corso, en primer lugar, debía obtener una patente, la cual consistía en la autorización real a un civil para que en un buque particular apresara barcos enemigos o de contrabandistas. El documento facultaba al poseedor para poder decomisar las propiedades enemigas durante tiempos de guerra y requisar bienes de contrabandistas, sirviéndole como certificado oficial de represalia, de garantía de buen comportamiento y, en caso de ser apresado, para ser tratado como prisionero de guerra.³⁴

Durante los siglos XVI y XVII sólo el rey podía otorgar patentes, pero desde 1714, por Real Cédula del 30 de marzo, pudieron ser expedidas también en América por los virreyes, presidentes, gobernadores, capitanes generales³⁵ y, posteriormente, por intendentes. Sin la patente, toda actividad corsaria era ilegítima y por ende considerada pirata (véase Ilustración 1).³⁶

En general, la patente era extensa y su contenido no cambió sustancialmente a lo largo del Siglo de las Luces; a menudo incluía una introducción de la ordenanza vigente, seguida por la información sobre pruebas de solvencia del solicitante, el nombre de la nave que quería utilizar, el número de tripulación y el compromiso de comportarse conforme a las reglas de mar, absteniéndose de no requisar naves españolas, aliadas o neutrales, salvo en los casos que les fuera descubierto contrabando.³⁷ En el caso de Santo Domingo, el gobernador concedía las patentes por aproximadamente un periodo de tres a seis meses. Un ejemplo fue la

³³ CRUZ BARNEY, 1997, pp. 357-361, 362; GARCÍA DE LÉON, 2004, pp. 90-91; LUCENA SALMORAL, 1992, pp. 254-255.

³⁴ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, 1950, pp. 28-29; LUCENA SALMORAL, 1992, pp. 246-247.

³⁵ Archivo General de la Nación, México (en adelante AGNM), ramo Reales Cédulas Originales, vol. 36, exp. 107, fs. 307-307v.

³⁶ LÓPEZ ZEA, 2003, p. 32.

³⁷ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 13.

licencia de tres meses otorgada el 15 de enero de 1740 por el gobernador de la isla, Alfonso Castro, a Manuel Ignacio Orbaiz, capitán de la galera *Victoria*, en la cual se le concedía:

Hacer corso en las costas y mares de estas Indias y en dicho tiempo pueda apresar todos y cualesquiera embarcaciones y piratas y enemigos de la corona, así tratantes [contrabandistas] como de guerra, visitar y reconocer caletas, ríos y bahías donde asisten tratantes; y las que en ellas hallarse, registrarlas por si fuesen trato ilícito y las aprese y conduzca a este puerto o al más inmediato que hallarse para que sus Gobernadores y Oficiales reales hagan las averiguaciones según las Reales Cédulas.³⁸

No existía una fecha específica del año para que las autoridades otorgaran patentes de corso, pero los particulares las solicitaban con mayor frecuencia en tiempos de guerra, pues la presencia de buques enemigos en el Caribe hacía más difícil el comercio autorizado por el gobierno, por lo que el contrabando cobraba fuerza, incrementándose la posibilidad de requisar barcos y mercancías, y con ello un número creciente de particulares encontraba atractivo convertirse en corsarios, tal y como se aprecia en el Cuadro 1.

CUADRO 1
INCIDENTES DE CORSARIOS CON PATENTE DE SANTO DOMINGO,
1720-1774

<i>Guerra que libró España</i>	<i>Número de incidentes de buques corsarios y años en los que ocurrieron</i>
Tiempo de paz	6 incidentes entre 1720-1732
Guerra de Sucesión de Polonia (1733-1738)	12 incidentes
Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744)	82 incidentes
Tiempo de paz	17 incidentes entre 1744-1760
Guerra de los Siete Años (1756-1763)	21 incidentes
Tiempo de paz	23 incidentes entre 1763-1774
Total: 157 incidentes	

FUENTES: CASTILLO MANRUBIA, 1992, pp. 367-387; FISHER, 1990, pp. 525-548; HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, 1992, pp. 198-237; STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 12.

³⁸ AGI, Santo Domingo, leg. 264, Testimonio de Autos, en STAPELLS JOHNSON, 1985, pp. 13-14.

Además, era legal que un corsario obtuviera múltiples patentes de diversos gobiernos, aunque no era común dado el costo por licencia. Sin embargo, la posesión de varias patentes permitía ampliar el radio de acción. Es el caso, por ejemplo, de Benito Socorrras quien entre junio y julio de 1720 solicitó y obtuvo patentes de los gobernadores de Cartagena de Indias, Santiago de Cuba, Baracoa y Santo Domingo.³⁹

Para obtener una patente se requería contar con cierta solvencia económica para el abono de la *fianza*, la cual servía como depósito de cobranza en caso de incurrir en faltas como acciones de piratería, perjuicio a embarcaciones aliadas y neutrales, o falsedad de testimonios, entre otras.⁴⁰ La suma de la fianza podía llegar, según los casos, a sesenta mil reales de vellón o lo que es igual a tres mil pesos. Esta cantidad fue dada por el armador Joseph Antonio Rivera, vecino de Santo Domingo en 1765, para obtener el permiso de ejercer el corso en una goleta de su propiedad.⁴¹

En caso de que el dueño o capitán de la embarcación no contara con la cantidad requerida, se asociaba con un armador, por lo regular un acaudalado comerciante quien, con la esperanza de obtener del decomiso de contrabandistas grandes ganancias, aportaba el capital para cubrir la fianza, el avituallamiento de pertrechos de guerra y de comestibles adquiridos en los reales almacenes, así como el reclutamiento inicial de la tripulación del navío. Casi siempre el armador elegía a la tripulación, incluso por lo regular él era quien solicitaba la patente de corso ante el comandante militar de Marina y también podía nombrar al capitán de la embarcación. Sin embargo, hubo ocasiones en que el capitán de la nave tenía los recursos para armarla en corso.⁴²

Para reafirmar lo anterior, en el Archivo General de Indias se cuenta con una amplia documentación sobre actividades corsarias entre armadores asociados a capitanes o capitanes que contaban con suficiente solven-

³⁹ AGI, Contaduría, leg. 1064, ramo 6, Testimonio de Patentes, en STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 14.

⁴⁰ LUCENA SALMORAL, 1992, p. 255; Artículo primero de la Ordenanza de Corso de 1796, AGNM, ramo Correspondencia de Virreyes: marqués de Branciforte, vol. 186, s. exp., fs. 223-224v.

⁴¹ Este ejemplo contiene la cantidad máxima dada como fianza, que he encontrado hasta ahora en la revisión de documentación de archivo, pero esta cifra puede variar con base en futuras investigaciones. En AGNM, ramo Correspondencia Diversas Autoridades, vol. 58, exp. 36, fs. 102-15v.

⁴² LUCENA SALMORAL, 1992, p. 247.

cia económica para no necesitar de socios.⁴³ Por ejemplo, destacaron seis armadores de Santo Domingo que entre 1739 a 1775 predominaron en el apoyo financieros a capitanes. Como habíamos mencionado, en tiempos de guerra el apoyo era mayor, pues en años previos a 1739 sólo José Campuzano fungió como armador, pero en la guerra de 1739-1748 los armadores: Silvestre Firpo, Domingo Herrera, Francisco Ayala y Gonzalo Castro brindaron apoyo a no menos de treinta corsarios.⁴⁴ Cabe destacar que si el corso reportaba buenos dividendos, en ocasiones capitanes isleños fungían al mismo tiempo como corsarios de sus bajeles y armadores de otras embarcaciones, tal fue el caso del Diego Sánchez de Toro en 1740 y de Lorenzo Daniel entre 1750 y 1775.⁴⁵

Una vez establecida la fianza y con base en la ordenanza en vigor, el interesado recibía su patente de corso, y con estos documentos podía iniciar los preparativos a bordo del barco que funcionaría como corsario.⁴⁶ Por lo común el barco por excelencia en Santo Domingo era la balandra,⁴⁷ barco de bajo calado, veloz, de un único mástil y tan sólo una cubierta (véase Ilustración 2). También se utilizaron goletas, pero regularmente no se usaban navíos mayores a dos o tres mástiles. Un caso atípico es el de Benito Socorras, quien en 1720 utilizó una fragata (dos palos) para apresar a unos contrabandistas en la rada de Saona.⁴⁸

Durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748) abundó el uso de piraguas que, aunque de bajo calibre de artillería, eran lo suficientemente veloces para dar alcance a contrabandistas, pero no contaban con

⁴³ Para datos sobre armadores, corsarios, patentes de corso y presas, véase AGI, Santo Domingo, leg. 309.

⁴⁴ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 15.

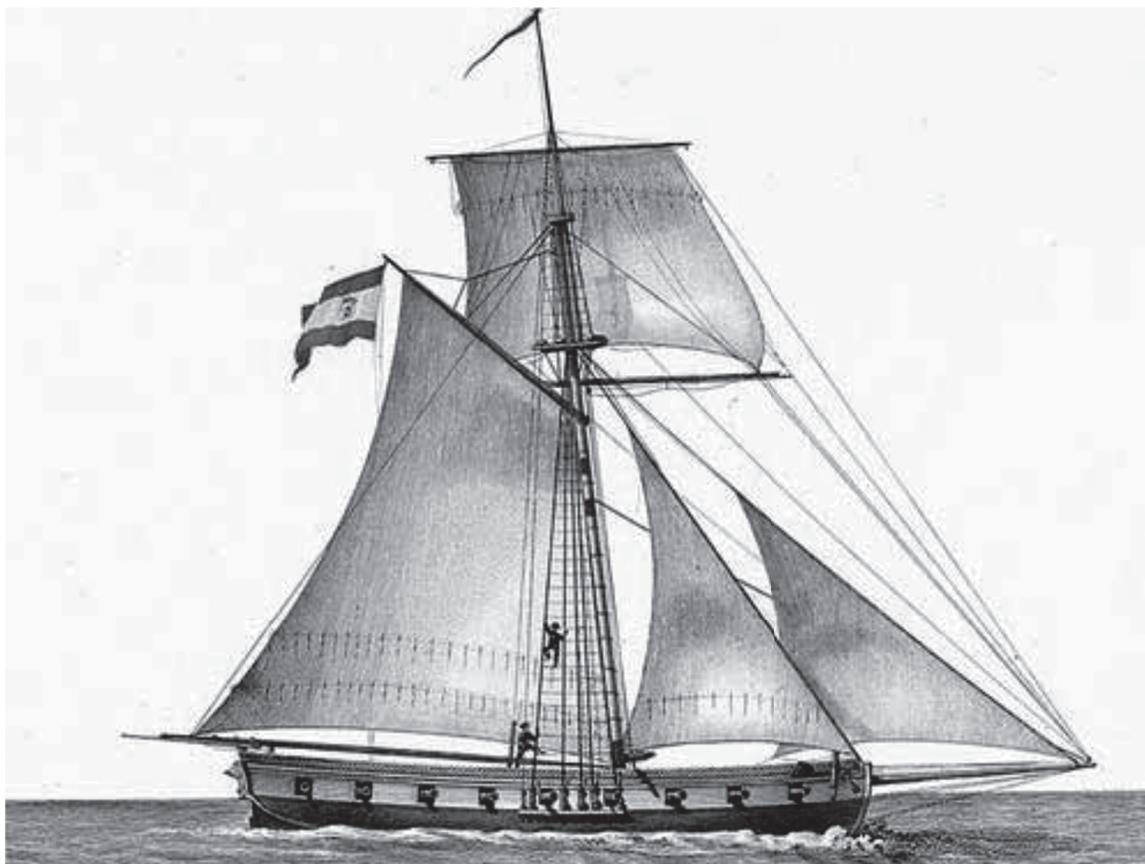
⁴⁵ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 16.

⁴⁶ AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, 1950, p. 28-29; LUCENA SALMORAL, 1992, pp. 246-247.

⁴⁷ En la balandra de guerra se solían montar de 16 a 20 cañones en batería. Este tipo de barco era utilizado por los piratas del Caribe durante el siglo XVIII y principios del XIX por su agilidad para asaltar súbitamente a otras embarcaciones y huir rápidamente de los buques de guerra enemigos. En la Armada española las balandras eran casi siempre corsarios que se utilizaban como buques auxiliares para vigilancia, transporte, aviso y para acciones combativas de pequeña envergadura. Las balandras civiles tenían un solo palo y llevaban aparejo de cúter, con una cangreja, mientras que las balandras de guerra solían ser muy diferentes. Generalmente adoptaron dos palos y su aparejo era de queche o de *snow*. Un queche tiene un palo mayor y un palo de mesana. Un *snow* tiene un palo mayor y un palo de trinquete. Las primeras balandras de tres palos aparecieron alrededor de 1740. Hacia el 1750 casi todas las balandras se construyeron de tres palos. Véase: <http://www.ecured.cu/index.php/Balandra> [consulta: 23 de julio de 2013].

⁴⁸ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 17.

ILUSTRACIÓN 2
BALANDRA CORSARIA ESPAÑOLA DE 18 CAÑONES DEL SIGLO XVIII



FUENTE: <http://www.todoababor.es/pinturas/parte7.htm> España [consulta: 23 de julio de 2013].

la fuerza suficiente para enfrentarse a buques de la Real Armada Británica. En el Cuadro 2 se puede apreciar con mayor detalle la clase de navíos que dominaron las acciones corsarias.

Según la ordenanza vigente, casi siempre en los artículos 2º y 3º se estipulaba que una vez obtenida la obligatoria patente, el comandante militar de Marina de la Provincia (en nuestro caso el gobernador de la isla) facilitaría hombres y pertrechos en caso de necesitarse. Y el barco corsario, en caso de requerir de una mayor dotación o guarnición, podía llevar una cuarta parte, como máximo, de marineros de la Real Armada matriculados (es decir, los profesionales que no procedían de levas), siempre y cuando la propia Armada no los necesitara en ese momento; el resto de los hombres serían aportados por el dueño de la patente o el armador y

CUADRO 2
TIPO DE BARCOS CORSARIOS DOMINICANOS Y SU NÚMERO DE
INCIDENTES, 1720-1774

<i>Tipo de bajel</i>	<i>Núm. de incidentes</i>
Fragata	2
Bergantín	1
Paquebote	3
Goleta	5
Balandra	38
Galera	1
Barca	1
	Total: 55

FUENTE: STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 18.

tenían que ser instruidos y hábiles en el manejo de las armas y la navegación.⁴⁹ Además, la tripulación no siempre estaba formada por soldados o marinos, sino más bien por hombres en búsqueda de trabajo y aventuras.

El número de hombres en un corsario era variable, antes de 1720 las expediciones no sobrepasaban de unos veinte hombres a bordo, sin embargo, posterior al reglamento de flotas y galeones de esa década, las tripulaciones no eran de menos de cuarenta hombres. La razón de que no fueran muchos los integrantes de una expedición se debe a que los hombres no recibían salario, sino una porción establecida del botín, por lo que entre menos integrantes, mayor era la recompensa. Pero, a partir de la década de 1740, las tripulaciones eran mayores pues las cargas eran más cuantiosas. Por ejemplo, en 1741 la corbeta corsaria *Tritón* llevo 115 hombres oriundos de Santo Domingo, y en la década de 1760 por lo común la tripulación ascendía a unos setenta hombres. Estos aumentos graduales del personal a bordo del bajel obedecían a los cambios en las expediciones del siglo XVIII, pues, por término medio, el buque corsario aumentó de tamaño siguiendo la tendencia secular del incre-

⁴⁹ CRUZ BARNEY, 1997, p. 454.

mento del tonelaje en los barcos de guerra enemigos y en los bajeles de contrabandistas.⁵⁰

Regularmente los tripulantes eran cuestionados en *juicio de verdad* sobre las razones por las que decidían ser corsarios. La respuesta era casi siempre la misma: “que tenían que ganarse la vida y que ésta era la forma que tenían a la mano”.⁵¹ Esta justificación deja entrever el problema del desempleo en la isla, así, ante la falta de oportunidades el aventurarse como corsario era siempre una puerta abierta a un ingreso económico.

El capitán o armador contrataban a sus hombres por un determinado tiempo; durante largos periodos podía rotarse la marinería. Por citar un caso, Jerónimo Monje, se embarcó en agosto de 1723 en Puerto Rico con el corsario Benito Socorra, vecino de Santo Domingo, en su barco *San Francisco Javier*. En diciembre de 1723, en esa misma embarcación, se enlistó Joseph Alemán y Molinero, notario de Santiago de Cuba. Para abril de 1724, en Puerto Príncipe, Francisco Exmeresildo fue parte de la tripulación del *San Francisco Javier*.⁵²

Una vez que el armador o capitán disponían de barco, patente y tripulación tenían que abastecer la embarcación de todas las provisiones necesarias para la expedición: víveres, armas y repuestos, lo cual no era una tarea económica. Por ejemplo, entre abril y diciembre de 1740, Domingo Herrera, uno de los principales armadores de la isla, adquirió para su barco corsario 462 libras de pólvora, 300 libras de balas, 300 libras de mecha de cañón, 300 libras de proyectiles de cañón, 15 mosquetes y 50 libras de cuerdas, además de lanzas, machetes, vituallas, repuestos de jarrias, velas, vino y herramientas para hacer reparaciones en el mar.⁵³ Si el armador o corsario no podía obtener por otros medios artillería, pólvora o armas, los Arsenales de la Armada podían vendérselos a precio de costo,

⁵⁰ STAPELLS JOHNSON, 1985, pp. 19-21.

⁵¹ AGI, Santo Domingo, leg. 1072, Testimonio de Autos sobre la estrada de la balandra inglesa *Poly* y conducida por cuatro españoles, Santo Domingo, 11 de noviembre de 1748.

⁵² AGI, Escribanía de Cámara, leg. 9 B, Testimonio de Autos sobre el apresamiento que hizo el capitán Benito de Socorras, del buque nombrado *Jorge Cornelius Calf*, su capitán Nicolás Vandermen, teniente de los Estados de Holanda, Santo Domingo, 1725.

⁵³ AGI, Santo Domingo, leg. 290, Cuentas de los oficiales reales, 1740-1743. Al respecto, véase también, AGI, Santo Domingo, leg. 313, en STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 20.

previo pago al contado o a los seis meses, siempre y cuando los barcos del rey no los necesitaran:⁵⁴

El 18 de febrero de 1798, el guarda del almacén del puerto de Santo Domingo informa al gobernador: “pese a lo oneroso para el erario de S.M. y la escasez [*sic*] de pertrechos tan necesarios para la actual guerra” [la primera Guerra Naval de 1797], le han sido prestados 2 quintales de pólvora a liquidar según el artículo tercero de la real ordenanza de 1796, al buque armado en corso nombrado la Aurora, con un porte de 22 cañones.⁵⁵

A cambio de la protección otorgada por la Corona, el corsario se comprometía a respetar los barcos, personas y propiedades del país y sus aliados, y a retribuirlos con una parte de los ingresos obtenidos por las capturas. Además de puertos amigos, la Corona también facilitaba la comercialización de los productos obtenidos en la guerra de corso, barcos capturados incluidos, lo que le garantizaba el cobro de su parte.

Las patentes de corso otorgadas a particulares fueron muy útiles tanto para dar seguridad en las rutas comerciales, como para dificultar el ejercicio del comercio ilícito. Por citar un caso, una de las principales causas del conflicto de la Oreja de Jenkins (1739-1744), fueron las presiones de los comerciantes ingleses a su gobierno para declarar la guerra a España, ya que se mermaban las ganancias obtenidas por sus barcos mercantes, que desde Jamaica ejercían comercio ilegal, y éstos eran capturados de forma continua por los corsarios de la Compañía Guipuzcoana y por los guardacostas y corsarios de Santo Domingo.⁵⁶

EXPEDICIONES EN BUQUES CORSARIOS PARA COMBATIR EL CONTRABANDO EN SANTO DOMINGO

Como ya lo habíamos descrito, a lo largo del siglo XVIII el contrabando británico y de otras naciones, como el francés y holandés, se generalizó en toda el área del Caribe español, en particular en Santo Domingo,

⁵⁴ AGNM, ramo Correspondencia de Virreyes: marqués de Branciforte, vol. 186, s. exp., fs. 223-224v.

⁵⁵ AGNM, ramo Correspondencia de Virreyes: marqués de Branciforte, vol. 74, exp. 11, fs. 148-153.

⁵⁶ ARCILA FARÍAS, 1974, p. 33; BORDEJE Y MORENCOS, 1992, p. 270.

por ende, la Corona trató de restringir este tráfico mediante el corso en misiones de patrullaje de la colonia y la confiscación de cualquier barco extranjero enemigo. Muchos habitantes de la isla se dedicaron a esta actividad corsaria, y hubo ocasiones que, en aras de buscar ganancias, los corsarios llegaron a realizar ataques y a detener a los barcos que navegaban de forma legal. Esto provocó serios conflictos entre el gobierno español y sus rivales europeos.⁵⁷

Una vez obtenida la patente y los recursos tanto materiales como humanos, el barco corsario tenía permiso para identificar por todo el Caribe a los barcos que se encontrara, con la legitimidad de poder examinar las patentes, pasaportes y otros documentos acreditativos como registros de carga y certificados de impuestos de salida portuaria, así como el diario de navegación y listados de pasajes, es decir, establecer un medio de revisión para asegurarse de que el buque en cuestión no llevara contrabando. Tal y como se aprecia en la Gráfica 1, a diferencia de Nueva España donde los corsarios españoles tenían encuentros mayoritariamente con contrabandistas de nacionalidad británica, en la isla de Santo Domingo, por ser una isla enclavada en el Caribe, los holandeses destacaron al igual que sus contrapartes ingleses.

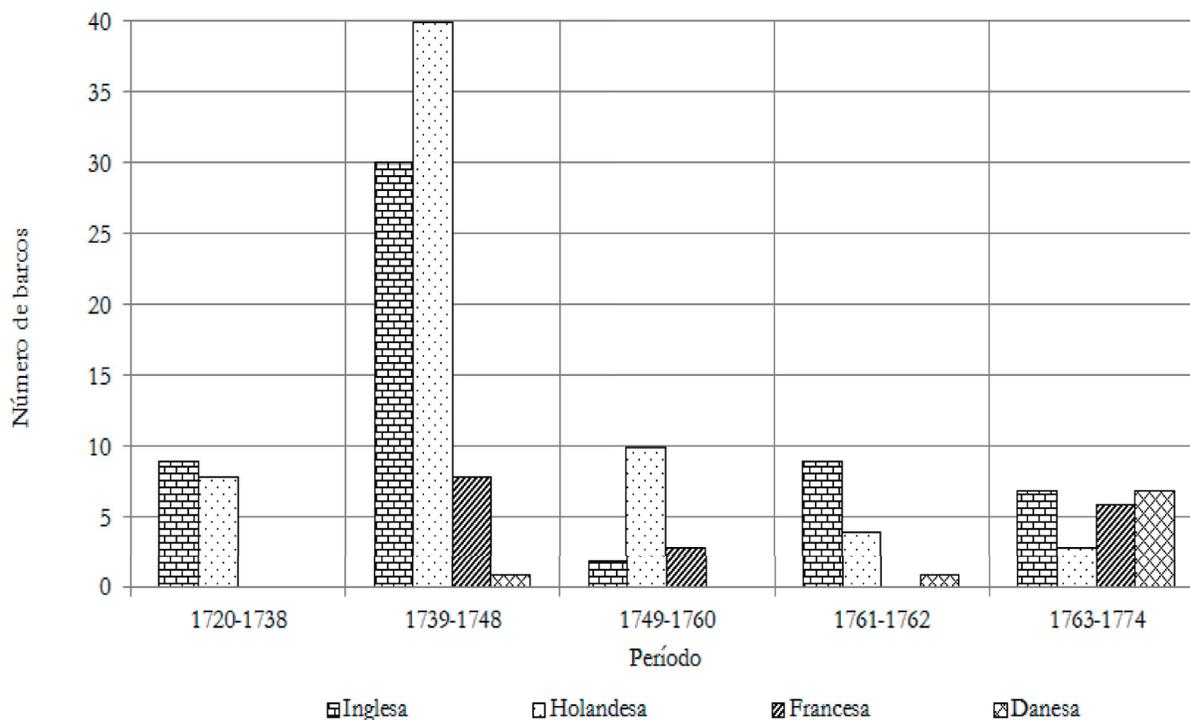
Para poder declarar como “presa” al barco que resultaba sospechoso de llevar contrabando, además de habersele encontrado alguna irregularidad en las revisiones que hemos señalado, se debía hacer saber a las autoridades portuarias que la identificación del bajel se hizo sin violencia y con el trato propio de la marinería y no como piratas. Si se comprobaba que la embarcación era enemiga o contrabandista, se le escoltaba al puerto designado —en nuestro caso el de Santo Domingo—, y allí se abría un juicio de comiso para deslindar responsabilidades y castigar a los culpables.⁵⁸

Por ejemplo, en 1789, la balandra corsaria *Minerva* condujo al puerto de Santo Domingo a las fragatas de pabellón español *Dorada* y *Ana* procedentes de Puerto Rico, las cuales no pudieron dar parte en sus registros de algunos “quintales de harina, sal y plata en pasta”, por lo

⁵⁷ TORRES AGUDO, 2008, p. 51.

⁵⁸ TORRES AGUDO, 2008, p. 51.

GRÁFICA 1
 NACIONALIDAD DE LAS PRESAS REALIZADAS POR CORSARIOS EN SANTO DOMINGO, 1720-1774



FUENTE: STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 23.

que, cerrándose sus escotillas, fueron llevadas hacia aquel puerto para las respectivas averiguaciones.⁵⁹ Pero si el corsario infringía lo estipulado por la ordenanza de corso, como extorsionar o atacar a las tripulaciones que se habían rendido, o aprehender embarcaciones que fueran neutrales o aliadas de España, podía ser castigado con perder la fianza o su bajel e incluso aplicársele la pena de muerte.⁶⁰

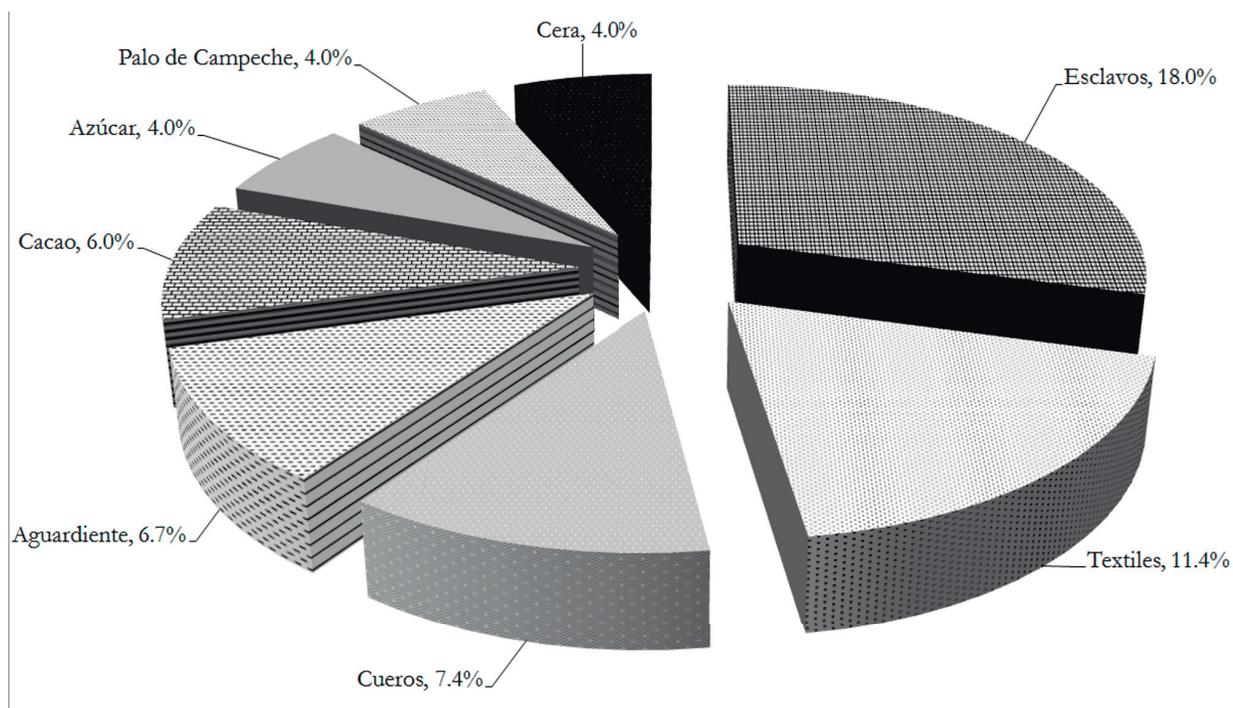
Ya en puerto, las embarcaciones y las cargas sospechosas de ser “buenas presas” eran puestas a disposición del Tribunal de Comisos, el cual estaba compuesto por los ministros de Marina e incluso por el gobernador e

⁵⁹ AGNM, ramo Archivo Histórico de Hacienda, vol. 217, s. exp., fs. 215-229.

⁶⁰ Los corsarios tenían que dejar ir a los barcos neutrales y aliados cuando, aun camino a puertos enemigos, la carga pertenecía a personas procedentes de naciones neutrales. Ordenanza de corso firmada el 12 de octubre de 1796, artículos XXXIV-XXXIX, AGNM, ramo Correspondencia de Virreyes: marqués de Branciforte, vol. 186, s. exp., fs. 233-241.

intendente, quienes en conjunto conformaban lo que se conocía como juicio de comiso. En caso de ser hallado culpable se le incautaban al contrabandista las mercancías e inclusive su barco.⁶¹ Los productos eran variables pero los que más se traficaban eran los que se observan en la Gráfica 2.

GRÁFICA 2
 PORCENTAJES DE MERCANCÍAS INCAUTADAS POR CORSARIOS DE SANTO DOMINGO, 1720-1774



FUENTE: STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 25.

⁶¹ El juicio de comiso era el proceso judicial donde las partes acusadoras (el corsario) y el presunto culpable (enemigo de España o contrabandista) demostraban con pruebas y testigos, según el interesado: la culpabilidad o la inocencia de la presa. El juicio podía llevarse a cabo dos veces, el primero (primera instancia), y si alguno de los implicados quedaba en desacuerdo podía apelar ante autoridades mayores (segunda instancia), y aun después, si el vínculo era fuerte y tenía las influencias necesarias, se establecía una queja ante el gobernador, virrey o el monarca mismo; en el caso de estas tres autoridades por lo regular sus fallos eran los finales e inapelables.

La clase de “mercancías” que se aprecian en la anterior gráfica, nos dan algunas pistas de las necesidades propias de los isleños. Por ejemplo, los esclavos venían a suplir la falta de mano de obra, los textiles la escasez y los altos costos de los mismos en el restrictivo sistema de comercio legal, los cueros y el azúcar eran productos de la isla, etcétera. La estructura del contrabando dominicano y su funcionamiento implicaba la existencia de dos grupos humanos. El primero era el encargado de generar y mantener la producción, actuaba en zonas geográficas que, por su misma condición furtiva, debía ser disimulada. El segundo grupo humano, en el mejor de los casos, era el que se comprometía a tomar las mercancías que ofrecía el primero para su posterior distribución o consumo. En definitiva, se trataba de una clásica estructura que giraba en torno a un centro productor y otro de distribución.

Los bienes decomisados eran puestos a disposición de las autoridades de la Real Hacienda para ser puestos a subasta en almoneda pública⁶² en el puerto de Santo Domingo, lo que contribuyó a que hubiera movimiento económico, pues atrajo a muchos comerciantes de las colonias españolas y extranjeras. Los corsarios también proporcionaban a la población local productos básicos como harina, vino y tejidos difíciles de conseguir por las irregularidades del comercio con la metrópoli, así como mano de obra esclava, muy deficitaria y necesaria en los hatos y plantaciones agrícolas. Esta actividad que fue creada para acabar con el comercio ilícito en realidad fue algo arbitraria, pues al permitirse la venta de las mercancías apresadas, el contrabando entró en las colonias; de hecho muchos de esos corsarios se dedicaron al mismo tiempo al contrabando y al comercio legal.⁶³

La distribución de lo subastado estaba determinada por el Reglamento de Comisos de Tierra, de Mar y Mixtos, del cual en el siguiente Cuadro 3, destacamos las cantidades a ser repartidas entre el rey, las autoridades americanas, los corsarios y todos los afectados por la aprehensión.

⁶² Ordenanza de corso firmada el 12 de octubre de 1796, artículo LI, AGNM, ramo Correspondencia de Virreyes: marqués de Branciforte, vol. 186, s. exp., f. 252v.

⁶³ TORRES AGUDO, 2008, p. 51.

CUADRO 3
 PORCENTAJE DE LA REPARTICIÓN DE LAS GANANCIAS DE LO INCAUTADO
 A UN CONTRABANDISTA POR BAJELES DEL REY O CORSARIOS, 1787

<i>Descripción</i>	<i>Cobro en porcentaje</i>
Por Reales derechos, incluyendo el quinto real*	Sobre el monto total le corresponde 17.5%
Sobre la cantidad restante	
Por gastos, costas y alimentos de reos, si éstos no los pagaron	Le corresponde 0.6%
Sobre la cantidad restante	
Multas y condenaciones si las hubiere	No hay porcentaje ya que es variable o no hay tal cobro
Sobre la cantidad restante	
Al Juez si declaró el comiso	Le corresponde una sexta parte o lo que es igual a 16.7%
Sobre la cantidad restante	
Al denunciador, si lo hubo	Le corresponde 10%
Sobre la cantidad restante	
A la tripulación y tropa si la hubo, y el buque apresador si es del rey	Les corresponde 50%
Al dueño, la tripulación y tropa si la hubo, y el buque apresador del particular	
Sobre el otro 50% restante	
Al Consejo Real y Supremo de Indias	Le corresponde una tercera parte o lo que es igual a 33.3%
Al excelentísimo señor superintendente	Le corresponde una tercera parte o lo que es igual a 33.3%
Al Ramo Comisos	Le corresponde una tercera parte o lo que es igual a 33.3%

* De la venta de la presa una quinta parte se tributaba al rey (el quinto real), el cual en ocasiones era cedido por el monarca directamente al corsario. Véase LUCENA SALMORAL, 1992, p. 223.

FUENTE: AGNM, ramo Impresos Oficiales, vol. 53, exp. 20, fs. 361-370v; *Reglamento*, 1787, pp. 2, 6-7.

REGLAMENTO DE COMISOS DE TIERRA, DE MAR Y MIXTOS, 1787

REGLAMENTO O PAUTA

QUE

PARA LA DISTRIBUCION DE COMISOS

DE TIERRA, DE MAR Y MIXTOS,

QUE SE HICIEREN EN LAS INDIAS,

HA FORMADO

CON ARREGLO Á REALES DETERMINACIONES

EL CONTADOR GENERAL.



MADRID MDCCLXXXVI.

EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE IBARRA, HIJOS Y COMPAÑÍA.

Reimpresa en México por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, calle del Espíritu Santo, año de 1787.

FUENTE: *Reglamento*, 1787.

De acuerdo con los reglamentos sobre la requisa de mercancías fraudulentas, tanto las autoridades como los implicados en su aprehensión recibían parte de lo obtenido. El objetivo de la normativa era lograr un mayor incentivo económico en la prevención y persecución del comercio ilegal, pero cabe suponer que tal ordenamiento daba pie a malas prácticas con tal de incautar productos sospechosos, pues las ganancias podían ser cuantiosas. En el Cuadro 4 podemos observar al detalle cómo se daba la distribución de lo subastado por incautación.

CUADRO 4
GANANCIAS DE LA SUBASTA DEL BARCO INGLÉS *ROY*, PROCEDENTE
DE KINGSTON, APRESADO POR EL BARCO CORSARIO *EL PERRO* EN LAS
INMEDIACIONES DE SANTO DOMINGO, 1797

<i>Cobro en porcentaje sobre 45 000 pesos y 4 reales</i>	
Por Reales derechos incluyendo el quinto real	7 850 pesos y 9 granos
<i>Sobre la cantidad restante: 37 125 pesos, 3 reales plata y 2 maravedíes</i>	
Por gastos, costas y alimentos de reos, si éstos no los pagaron	No hubo prisioneros
<i>Sobre la cantidad restante</i>	
Multas y condenaciones si las hubiere	No hubo multas
<i>Sobre la cantidad restante: 37 125 pesos, 3 reales plata y 2 maravedíes</i>	
Al Juez si declaró el comiso	6 126 pesos, 2 reales plata y 1 maravedí
<i>Sobre la cantidad restante: 30 999 y 6 reales plata</i>	
Al denunciador, si lo hubo	No hubo denunciador
<i>Sobre la cantidad restante: 30 999 y 6 reales plata</i>	
A la tripulación y tropa si la hubo, y el buque apresador es del rey	15 499 pesos, 7 reales plata y 6 granos
Al dueño, la tripulación y tropa si la hubo, y el buque apresador es del particular	
<i>Sobre el otro 50% restante: 15 499 pesos, 7 reales plata y 6 granos</i>	
Al Consejo Real y Supremo de Indias	465 pesos, 4 reales plata y 2 granos
Al excelentísimo señor superintendente	465 pesos, 4 reales plata y 2 granos
Al Ramo Comisos	465 pesos, 4 reales plata y 2 granos

FUENTE: AGNM, ramo Criminal, vol. 259, exp. 21, fs. 179-201.

Los corsarios, además de quedarse con lo que obtuvieran por la venta de un barco y la carga, recibían bonificaciones de la Tesorería de Marina del Departamento al que estuvieran subordinados. El artículo 7º de la Ordenanza de curso de 1801 estipulaba que para “mayor estímulo de los que se emplean en hacer curso mandé que[,] además del valor de las embarcaciones apresadas, su aparejo, pertrechos, artillería y carga, que

enteramente han de percibir, se les abone de la tesorería de Marina del Departamento respectivo las gratificaciones siguientes”.⁶⁴ Estas bonificaciones se especifican en el Cuadro 5.

CUADRO 5
GRATIFICACIONES POR BUENA PRESA QUE DEBERÁN SER ABONADAS POR LA TESORERÍA DE MARINA, SEGÚN LAS ORDENANZAS DE CORSO DE 1796-1801 Y LA ADICIÓN DE 1804

<i>Unidad</i>	<i>Valor en pesos plata</i>
Por cada cañón del calibre de 12 o mayor, tomado en baxel de guerra enemigo	60
Por cada cañón de 4 a 12 tomado en buque de guerra	40
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra	10
Si las embarcaciones fueran corsarias, por cada cañón apresado o mayor calibre	45
En las mismas, por cada uno de 4 hasta 12	30
Y por cada prisionero	8
En los baxeles mercantes, por cada cañón de 12 o más calibre que apresaren	30
Por cada uno de 4 a 12 en los mismos	2
Por cada prisionero	6

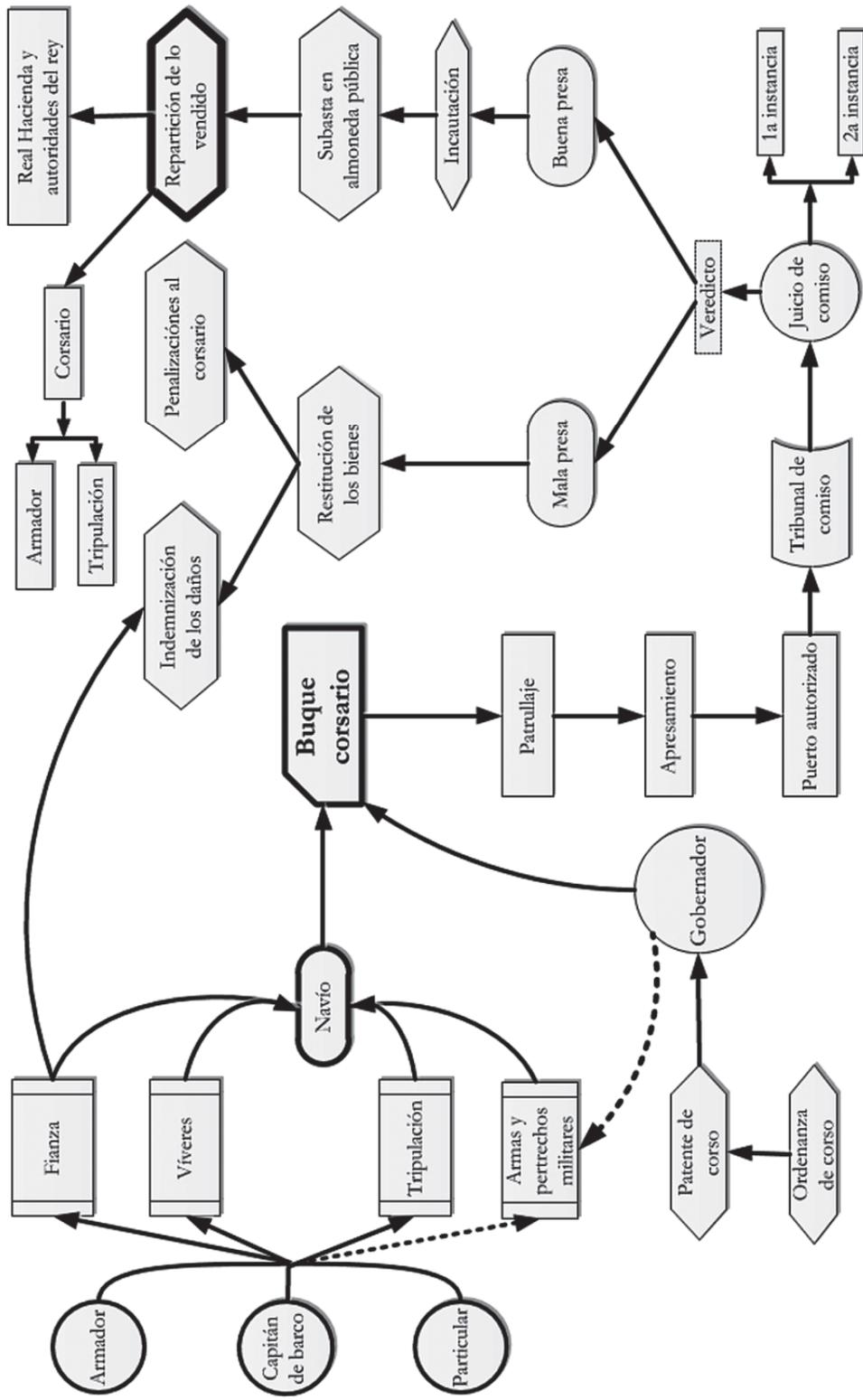
FUENTE: AGNM, ramo Reales Cédulas Originales, vol. 195, exp. 165, fs. 5-5v.

Las bonificaciones dadas a los corsarios se repartían según el escalafón de la tripulación del buque corsario, y no eran repartidas entre las autoridades de la Real Hacienda, sino solamente entre el armador, el corsario (capitán de la nave) y el resto de la tripulación. Muchos corsarios experimentaban dificultades financieras mientras se daba el veredicto sobre una presa; por citar un caso, el corsario de Santo Domingo Manuel Lechuga capturó en 1748 en las inmediaciones de Caracas la corbeta holandesa *La Mistela*, pero, debido a un juicio difícil, el caso no fue resuelto antes de 1756, año en que el corsario obtuvo su parte del botín estimado en 5 200 pesos,⁶⁵ cantidad sustanciosa a pesar de los ocho años que tuvo que esperar para recibirla.

⁶⁴ AGN, ramo Reales Cédulas Originales, vol. 195, exp. 165, fs. 5-5v.

⁶⁵ AGI, Santo Domingo, leg. 920, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 30 de julio de 1756, en STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 29.

DIAGRAMA 1
 ORGANIZACIÓN DE LA EMPRESA DE CORSO EN LA AMÉRICA ESPAÑOLA, SIGLO XVIII



FUENTE: Datos compilados del AGI y el AGNM, ramos de Consulado y Marina, respectivamente. Elaboración del autor.

Como se puede apreciar, las acciones de corso beneficiaban a un espectro amplio de la pirámide social de la isla: primero, al gobierno español que obtenía fuerzas de patrullaje auxiliares y obtenía recursos de las presas sin tener que destinar grandes recursos; segundo, a todos aquellos interesados en lanzarse a esta actividad de requisita naval, ya que de ser declaradas “buenas presas” las remuneraciones económicas podían ser cuantiosas, y tercero, a los mismos lugareños y comerciantes locales que por medio de las subastas podían obtener productos que por la vía de flotas y galeones o de barcos mercantes sueltos llegaban a cuenta gotas o a un precio mayor. La motivación económica sale a relucir, y es precisamente ésta la que le dio vida a la estructura del corso español, que presentamos de forma temática en el Diagrama 1.

EL CORSO EN SANTO DOMINGO: UNA FORMA DE ASCENSO SOCIAL

En la historia social de la América colonial, una de las cuestiones más debatidas ha sido la percepción de la estructura social como un conjunto de grupos, clases o estamentos que se superponen como capas insalvables entre sí. Este paradigma estructuralista ofreció a lo largo del siglo XX una serie de opciones para el análisis social, de las cuales las más destacadas son: el *modelo estamental*, basado en el tripartito nobleza, clero y pueblo; el *modelo clasista*, burguesía y proletariado; el *modelo socio-económico*, élites, grupos populares urbanos, trabajadores rurales y esclavos, y el *modelo socio-profesional*, agentes de la administración, terratenientes, comerciantes, mineros, artesanos, eclesiásticos, etcétera.⁶⁶

Hoy en día estos modelos interpretativos siguen siendo el punto de partida de las investigaciones, pero resultan criticables, ya que su rígida construcción teórica es ineficaz al momento de analizar las prácticas de movilidad social. Por ejemplo, el uso del modelo estamental como sistema social dominante de la época colonial es ampliamente aceptado, en él se explica la conformación de grupos de poder en función de la herencia, del estatus o la honorabilidad de quienes formaban parte o aspiraban

⁶⁶ PONCE LEIVA y AMADORI, 2006, pp. 28-29.

a hacerlo. La base justificativa de dicho modelo radica en que las élites del siglo XVIII tenían una tendencia a la “aristocratización”, manifestada en la compra de títulos. Desde un nuevo enfoque de análisis social, se debe tomar en cuenta la posibilidad de cuestionar la utilidad real de aplicar criterios estamentales, pues en sociedades con una tendencia a la plutocracia,⁶⁷ donde hasta el color de la piel se podía cambiar gracias al dinero, se debe tomar en cuenta que la compra de títulos era un medio usado por las élites para recrear y limitar unas fronteras sociales que no estaban claramente establecidas, ello en parte por los méritos y/o la acumulación de riqueza de estratos sociales “bajos”.⁶⁸

Ahora bien, la actividad de corsario traía consigo dos principales beneficios: primero, el reconocimiento militar y apoyo del gobierno; segundo, una forma de obtener mayores ingresos económicos respecto al resto de la población. Y si se toma en cuenta el análisis sobre el ascenso social, se puede establecer que ambos factores resultaron ser una plataforma de ascenso social para aquéllos que por sus acciones corsarias lograron romper las barreras estamentales, aristocráticas y burocráticas. Por ende, gracias a la obtención de una patente de corso se podía escalar socialmente. A continuación daremos un ejemplo significativo de estas afirmaciones.

A lo largo del siglo XVIII, fueron muchos los individuos que lograron una patente de corso y se dedicaron a los intercambios mercantiles desde tres frentes: el comercio peninsular, el intrarregional y el interno de Santo Domingo. Uno de ellos fue Domingo Lorenzo Zevallos, de origen canario. Se desconoce la fecha en que pudo llegar a Santo Domingo, pero a través de la documentación se constata que hacia 1750 empezaría a comerciar entre la metrópoli y la isla. En ese mismo año, con los ingresos obtenidos y en asociación con Juan Beltrand, se convirtió en armador pues adquirió una patente de corso para la balandra *El Dichoso*, cuya tripulación constaba de veinte individuos bajo el mando de su hermano Pedro José Zevallos, siendo la mayoría oriundos de Santo Domingo, Campeche, Tenerife y Portugal.⁶⁹

⁶⁷ La plutocracia es un sistema de gobierno donde la riqueza es la base principal del poder, siendo los que ostentan el poder político y legislativo aquéllos que tienen el poder económico.

⁶⁸ PONCE LEIVA y AMADORI, 2006, p. 29.

⁶⁹ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 53-55; TORRES AGUDO, 2008, p. 456.

En 1751 capturaron dos barcos ingleses, el primero fue el bergantín *Bonito* de sesenta toneladas y seis cañones, que había salido de Jamaica con destino Nueva York y transportaba harina, mantequilla, vino, carne salada, cerdo y cuatro esclavos. El buque apresado fue llevado al puerto de Santo Domingo iniciándose el juicio de comiso, y para 1753 el Consejo de Madrid emitió el fallo final: que era mala presa y que la embarcación fuera devuelta a sus legítimos dueños, pero como ésta se hundió la fianza sirvió como indemnización de ella y de los daños correspondientes. La segunda fue una corbeta inglesa procedente de Nueva York con seis hombres que se dirigía hacia Curazao con 223 barriles de harina; debido a que la captura se realizó en tiempos de paz entre España e Inglaterra y a la falta de pruebas de llevar contrabando, en 1752 la Corona española resolvió declarar no válida la requisa, obligando a que los hermanos Zevallos la devolvieran.⁷⁰

A pesar de la pérdida de estas presas, la familia Zevallos prosiguió ejerciendo el corso, pues entre 1752 y 1753 obtuvo fallos a su favor: de entre los más redituables fueron el paquebot holandés *Abraham Isaac*, con doce marinos y un cargamento de géneros, plata y oro, y un paquebot francés con sal, aguardiente y azúcar. Durante estas correrías *El Dichoso* logró incrementar su tripulación a cincuenta hombres de mar.⁷¹

De 1754 a 1760, continuando con sus expediciones corsarias y gracias a sus incautaciones, con su socio Juan Beltrand, Domingo Lorenzo Zevallos diversificó sus negocios pues a través de dos balandras realizó intenso comercio entre Santo Domingo y el puerto de Coro y las Islas de Barlovento, llevando frutos y trayendo de vuelta víveres. Ejemplos de estas transacciones fueron las trece docenas de cordobanes grandes y ochenta y siete y media docenas más pequeñas que el 19 de agosto de 1759 introdujo a la isla desde el puerro de Coro (actual Venezuela). Mientras que el 9 de marzo de 1760, una de sus balandras, procedente de las Islas de Barlovento, arribó a Santo Domingo con mantequilla, harina, bacalao, queso, hierro, sebo, cerveza, clavos, salchichones y anguilas saladas. Además, en ese mismo año, a través de navegación de cabotaje,

⁷⁰ TORRES AGUDO, 2008, p. 456.

⁷¹ STAPPELLS JOHNSON, 1985, p. 56.

transportó familias de canarios con la misión de fundar el pueblo costero de Samaná.⁷²

Gracias al éxito de sus empresas como corsario y comerciante logró ascender socialmente pues se posicionó como depositario general en el cabildo de Santo Domingo, traspasándolo en 1753 a su cuñado Miguel Bernardo Antonio Ferrer. También desempeñó el empleo de anotador de hipotecas al que renunció en favor de su hijo Domingo Vicente Zevallos antes de morir en 1775.⁷³

Las ganancias obtenidas le permitieron a Domingo Lorenzo Zevallos aumentar su patrimonio con dos casas en la ciudad de Santo Domingo, viviendo lujosamente en una de ellas en la que tenía a su servicio tres esclavos domésticos.⁷⁴ Al interior de la isla diversificó su capital pues se convirtió en el dueño de una hacienda ganadera y un ingenio nombrado La Venta. Su matrimonio con Micaela Castro-Rivera y Urdaneta le llevó a integrarse a esa red familiar, dedicada a actividades agropecuarias y al comercio en las tres áreas descritas: intercambios con la península, intra-regionales y dentro de la isla de Santo Domingo.⁷⁵

Además, gracias a las influencias, cargos públicos y riqueza de Domingo Lorenzo Zevallos, durante la segunda mitad del siglo XVIII su sobrino político Antonio Rojas destacó como comerciante de importación y exportación, convirtiéndose en asentista del tabaco.⁷⁶

CONCLUSIONES

Debido a que desde el siglo XVII la isla de Santo Domingo quedó aislada de las principales rutas navieras de abastecimiento, el contrabando con franceses, holandeses, ingleses e incluso españoles, fue el medio preferente de los isleños para obtener manufacturas y alimentos europeos. En un in-

⁷² TORRES AGUDO, 2008, pp. 456-457.

⁷³ TORRES AGUDO, 2008, p. 457.

⁷⁴ Aparte del mobiliario en el interior de la casa poseía varias joyas de perlas, esmeraldas y oro, candelabros, bandejas y cuberterías de plata, piezas de cristal y porcelana y “un hermoso juego de té”. STAPELLS JOHNSON, 1985, p. 56.

⁷⁵ TORRES AGUDO, 2008, p. 457.

⁷⁶ TORRES AGUDO, 2008, pp. 457-458.

tento por contrarrestar esta ilícita actividad, el gobierno peninsular facultó a las principales autoridades de la isla para conceder patentes de corso a particulares.

En el siglo XVIII, desde una posición defensiva, los corsarios en el Caribe fueron para la Corona de España una fuerza competente para paliar el creciente comercio fraudulento. En efecto, la Corona española los respaldó con un complejo sistema legislativo y judicial, el cual, a su vez, organizaba sus acciones de tal forma que tanto los corsarios como el gobierno y la población se beneficiaran de la incautación de barcos con mercancías ilícitas.

Pero la continuidad del corso a lo largo de la centuria se debió a las ambiciones de los particulares para llenar sus bolsillos, así, aquellos interesados en apoyar u organizar expediciones corsarias tenían la esperanza de alcanzar fama y fortuna, y una vez conseguidas las influencias y los ingresos de las requisas, éstas les servirán como plataforma para obtener cargos públicos e invertir en empresas en la isla, dando pie al anhelado ascenso social. Sin pasar la delgada línea entre piratería y corso, los corsarios de Santo Domingo fueron un claro ejemplo de cómo una sociedad se adapta a las oportunidades que se brindan en un Imperio tan vasto como lo fue el español.

BIBLIOGRAFÍA

- ABREU Y BERTODANO, D. Félix Joseph
 1746 *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*, Imprenta Real de Marina, Cádiz.
- ARCINIEGA ÁVILA, Hugo A.
 2005 “El Castillo de San Diego: un vigía silencioso”, *Diario de campo. Piratas, Filibusteros y Corsarios en las Américas*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, suplemento, México, núm. 31, enero-febrero, pp. 2-13.
- ARCILA FARÍAS, Eduardo
 1974 *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, col. SEP/70, núm. 118, Secretaría de Educación Pública, México, 2 vols.
- AYALA, José de
 1988 *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*, t. I Instituto de Cooperación Iberoamericana/Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid.

- AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis de
 1950 *El curso marítimo (concepto, justificación e historia)*, pról. de Camilo Barcia Trelles, C. S. I. C. Instituto Francisco de Victoria, Madrid.
- BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR
 1967 *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*, Publicaciones del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., México.
- BIBRIESCA SUMANO, María Elena
 1991 *Antología de la paleografía y diplomática, texto I*, Universidad Autónoma del Estado de México, México.
- BORDEJE Y MORENCOS, Fernando de
 1992 *Tráfico de Indias y Política Oceánica*, col. MAPFRE 1492, Mar y América, Editorial MAPFRE, Madrid.
- BOURDIEU, Pierre
 1984 *La distinción*, Taurus, Madrid.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar
 1992 *La marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX (Organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos)*, Editorial Naval, Madrid.
- FISHER, John Robert
 1990 “Europa y América”, en Manuel Lucena Salmoral (coord.), *Historia de Iberoamérica. Historia Moderna*, t. II, Sociedad Estatal para la Ejecución de Programas del Quinto Centenario/Editorial Cátedra, Madrid.
- CRUZ BARNEY, Oscar
 1996 “La Guerra justa y el curso marítimo”, *Jurídica. Anuario de Derecho del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, Universidad Iberoamericana, núm. 26, pp. 299-339.
 1997 *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
 1998 “El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos: 1784-1793”, *Jurídica. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana*, Universidad Iberoamericana, núm. 28, pp. 193-223.
 2001 *El régimen jurídico de los consulados de comercio indianos: 1784-1795*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
 2005 “El curso marítimo en el mundo hispano-indiano”, *Diario de campo. Piratas, Filibusteros y Corsarios en las Américas*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, suplemento, núm. 31, enero-febrero, pp. 32-43.

- DAVIS, Ralph
1989 *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, Siglo XXI, México.
- GARCÍA DE LÉON, Antonio
2004 *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, Plaza & Janés, México.
- GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio
1985 “Contrabando en el Caribe: comercio ilícito entre franceses y españoles en Santo Domingo”, *Estudios de historia social y económica de América*, Universidad de Alcalá de Henares, Servicio de Publicaciones, España, núm. 1, pp. 71-90.
1994 “Asentamientos urbanos, poblaciones y villas de La Española, 1664-1778”, *Temas americanistas*, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, núm. 11, pp. 68-65.
- HARING, G.H.
1979 *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario
1992 *El Mar en la Historia de América*, col. MAPFRE 1492, Mar y América, Editorial MAPFRE, Madrid.
- LÓPEZ ZEA, Daniel
2003 *Piratas del Caribe y Mar del Sur, en el siglo XVI (1497-1603)*, Dirección General de Estudios de Posgrado, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- LUCENA SALMORAL, Manuel
1992 *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos de mar*, col. MAPFRE 1492, Mar y América, Editorial MAPFRE, Madrid.
- MOLINER, Pedro
1994 *Diccionario Jurídico*, Editorial EUDEBA, Buenos Aires.
- PEÑA BATLLE, Manuel Arturo
2012 *Historia de la cuestión fronteriza dominico-haitiana*, Gobierno de la República Dominicana.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar
1992 *Armadas Españolas de Indias*, col. MAPFRE 1492, Mar y América, Editorial MAPFRE, Madrid.
- PONCE LEIVA, Pilar y Arrigo AMADORI
2006 “Historiografía sobre élites en la América hispana: 1992-2005”, *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, España, núm. 32, pp. 21-50.

Reglamento

1787 *Reglamento ó pauta que para la reglamentación de comisos de tierra, de mar y mixtos, que se hicieren en las Indias, ha formado con arreglo á reales determinaciones el contador general*, Imprenta de la Viuda de Ibarra, hijos y compañía, Madrid [reimpresión en México por D. Felipe de Zúñiga y Ontiveros, calle del Espíritu Santo, año de 1787].

STAPELLS JOHNSON, Victoria

1985 *Los corsarios en Santo Domingo*, Universitat de Lleida, España.

TORRES AGUDO, Ruth

2008 “Élites y grupos de poder: Los Hacendados de Santo Domingo (1750-1795)”, tesis doctoral, Área de Historia de América, Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea, Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Salamanca, España.

DIRECCIONES ELECTRÓNICAS

Tipo de barcos de vela: <http://www.ecured.cu/index.php/Balandra> [consulta: 23 de julio de 2013].

Historia de la navegación española: <http://www.todoababor.es/pinturas/parte7.htm> España, [consulta: 23 de julio de 2013].

Ministerio de Cultura, Legislación Histórica de España (LHE): <http://www.mcu.es/archivos/lhe/> [consulta: 10 de junio de 2013].