

COMERCIO TRANSIMPERIAL, SAQUEOS MARÍTIMOS Y REDES DE COMPLICIDAD A MEDIADOS DEL SIGLO XVIII EN EL MAR CARIBE¹

TRANSIMPERIAL COMMERCE, MARITIME LOOTING AND NETWORKS OF COMPLICITY IN THE MID-EIGHTEENTH CENTURY IN THE CARIBBEAN SEA

Antonino Vidal Ortega
Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra
ORCID: 0000-0002-0012-325X

Raúl Román Romero
Universidad Nacional de Colombia, sede Caribe
ORCID: 0000-0002-3186-5168

Jorge Enrique Elías Caro
Universidad del Magdalena
ORCID: 0000-0003-0188-6133

Resumen

Este artículo analiza el papel que jugaron las empresas corsarias en el mar Caribe en el siglo XVIII. A través del proceder de estas empresas podemos apreciar la articulación del comercio regional caribeño en un escenario de luchas y conflictos imperiales por el control del comercio americano. Especialmente, analizamos las actuaciones corsarias españolas tras la pérdida del monopolio mercantil en el Caribe luego del tratado de Utrecht.

Palabras claves: Conexiones, Trans imperial, enredada, corsarios, Caribe, siglo XVIII.

Abstract

This article analyses the role played by privateer companies in the Caribbean Sea in the 18th century. Through the actions of their companies, we can appreciate the articulation of regional Caribbean trade in a scenario of imperial struggles and conflicts for the control of American trade. We analyze Spanish corsair actions after the decline of the Commercial Monopoly following the signing of the Treaty of Utrecht.

Key Words: Connections, Trans imperial, Entangled, Corsairs, Caribbean, XVIII century.

¹ Este trabajo es parte del proyecto “Connected Worlds: The Caribbean, Origin of Modern World”. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska Curie grant agreement N° 823846, y del proyecto PID2021-126850NB-I00 *Connexa Mundi. Desarrollo y articulación de nodos de comunicación global: el litoral gaditano y sus proyecciones (c. 1680-1830)* financiado por MCIN/ AEI/10.13039/501100011033/ y por FEDER “Una manera de hacer Europa”.

Introducción

En este artículo se examina el rol jugado por el corso como empresa marítima vinculada a la defensa de los dominios españoles tras el tratado de Utrecht firmado entre España e Inglaterra en 1713, con el que esta última se hizo al monopolio de la Trata en América, y logró el derecho a introducir anualmente 500 toneladas de mercancía en los principales puertos y ferias españolas mediante el “navío de permiso”. Este pacto erosionaría desde 1715 el monopolio comercial español.² En este escenario Inglaterra fortaleció el comercio directo con los territorios americanos marginando la intermediación española, el trato y las transacciones se dirigieron directamente al norte de Europa, conectando los puertos y territorios americanos de manera directa con otras esferas del mundo atlántico. Con estas ventajas comerciales para los ingleses fue necesario erradicar la anarquía que producían el pillaje y la piratería y que por décadas habían amparado, por ello tras 1715 se sentenció y persiguió esta práctica sin tregua acentuando lo acordado en el tratado de Madrid de 1670, pues era una práctica que perjudicaba el comercio y su extinción sería beneficiosa para el comercio británico.³

Mientras Inglaterra controlaba el comercio, incluso el ilícito, los hispánicos se sintieron perjudicados y desplazados mercantilmente. Ello dio paso a pensar una reconfiguración del rol de la monarquía en América, en su afán por recuperar protagonismo comercial. La estrategia fue privatizar los esquemas defensivos marítimos a nivel local como mecanismo para neutralizar el comercio rival. Desde los gobiernos locales, de las ciudades portuarias del Caribe, se emitieron patentes de corso para contrarrestar el comercio enemigo, convirtiendo el corsarismo en una actividad que suplía las limitaciones de una armada exhausta por las guerras imperiales.

² Richard Harding, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy: The War of 1739-1748* (Woodbridge: Boydell and Brewer, 2010).

³ Carmen Fernández Nadal, “Las negociaciones diplomáticas por las Indias: tratados e intereses comerciales entre España e Inglaterra (siglo XVII)”, *Anuario del Centro de Estudios Históricos*. N.9, (Buenos Aires, 2009), pp. 49-67. Fernando Serrano Mangas, “Auge y represión de la piratería en el Caribe”, *Mesoamérica*. Vol.6, N. 9, (San José, 1985), pp. 91-103.

El corso fue para los españoles americanos un potente instrumento para contrarrestar el comercio de las potencias rivales y una herramienta fundamental que los gobiernos locales utilizaron para responder con contundencia a las timideces diplomáticas de la Monarquía. Esta práctica cargada de violencia llevó la confrontación imperial a micro escenarios, dándose encarnizadas reyertas para decomisar las mercancías de los agentes comerciales enemigos. Una empresa privada mezcla de intereses personales y de orgullo, que potenció la ferocidad de las confrontaciones por ser parte de una dignidad que los hombres de mar defendían con valentía y arrojo en sangrientas disputas, que en ocasiones trasgredían los acuerdos diplomáticos sobre el derecho de gentes e incitaban a tensas crisis que desembocaron incluso en conflictos.

Sobre el corso existen variados estudios, unos que intentan aclarar su condición de legalidad, dirigidos a mostrar la diferencia entre el filibusterismo y la piratería frente al corso y a clarificar el concepto y las conexiones de estas con el derecho de represalias.⁴ Otros que lo examinan como componente sustancial de las guerras imperiales por la supremacía mercantil asociada a la exploración del nuevo mundo y la apertura de rutas trasatlánticas.⁵ Actualmente se estudia desde la perspectiva de la historia del mar focalizado en su violencia, aporte novedoso para comprender las dinámicas de la piratería y del corso en el universo de las depredaciones ocasionadas por la competencia imperial occidental.⁶

El pillaje violento empieza a captar la atención de los historiadores, pero es necesario anotar que por razones asociadas a las fuentes y a la preocupación por entender el fenómeno se vuelve un objeto excepcional de estudio. En general hay un consenso académico en que el

⁴ Juan Casariego, *Historia del Derecho y de las Instituciones marítimas del mundo hispánico* (Madrid: Biblioteca Moderna de Ciencias Históricas, 1947); José L. Azcárraga, *El Corso Marítimo* (Madrid: Instituto Francisco Vitoria, 1950); Oscar Cruz, *El régimen jurídico del corso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX* (México: Unam, 1997); Paul. Gosse, *Historia de la piratería* (Sevilla: Renacimiento, 2017).

⁵ Manuel Lucena *Piratas. Bucaneros, filibusteros, y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos de mar* (Madrid: Mapfre, 1992).

⁶ Vera Moya (coord.) Dossier Imperios de corsarios y piratas: visiones globales de violencia marítima, comunidades políticas y expansión de poder. *Revista Universitaria de Historia Militar*. Vol. 10, N. 20, (Madrid, 2021); Janice Thomson *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, (Princeton, Princeton University Press, 1994).

curso se diferencia de otras actividades de pillaje por que se amparaba bajo una patente que permitía a los armadores dedicarse a la cacería de barcos enemigos.⁷ En el caso español las patentes, previo pago de fianza, autorizaban a un armador con su buque y tripulación, a zarpar para vigilar las costas y rutas frecuentadas por embarcaciones enemigas que practicaban un comercio ilícito.⁸

La idea que defendemos es que el corso fue un instrumento que formó parte de las políticas de la Monarquía Hispánica para proteger sus caudales americanos en el siglo XVIII, cuando perdió frente a Inglaterra el control mercantil y los gobiernos locales encontraron en la seguridad privada un aliado para preservar legalmente el comercio, permitiendo que la corona rearticulara su control sobre rutas y productos en un contexto de redes comerciales que interconectaban el Caribe con el naciente comercio global.⁹

Desde lo metodológico, el artículo se aborda desde la disciplina histórica y tiene un carácter descriptivo, soportado en una selección de documentos de naturaleza diversa que recogen testimonios ordenados por orden casual y no cronológico que permiten aproximarnos a una visión de las prácticas comerciales más allá de los límites imperiales, evidenciando un cruce de intereses, violencia y luchas que trascienden los poderes metropolitanos. Una geografía de barcos, mercancías y hombres sin límites ni restricciones. La documentación es del Archivo General de Indias y el Archivo Histórico Nacional de Madrid, y dejan entrever acciones, rutas y disputas que complejizan la visión global del Caribe dieciochesco, un mundo enmarañado y moldeado por las Monarquías europeas pero vivido por los hombres americanos, un mundo de hombres del mar, conglomerados cosmopolitas en forma de organización humana más allá de cualquier administración estatal y que traspasaba las fronteras imperiales y lingüísticas con suma facilidad.

⁷ Oscar Cruz, *El corso marítimo* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2013).

⁸ Leonardo Moreno La piratería americana y su incidencia en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI-XVIII: un ensayo bibliográfico. *Fronteras de La Historia*, 12, (Bogotá, 2007), pp. 373–404

⁹ Jurgen Osterhammel y Niels Petersson, *Breve Historia de la globalización. Del 1500 a nuestros días*. (Buenos Aires: Siglo XXI, 2019).

Para dar coherencia, el artículo se divide en cuatro bloques. El primero analiza la pérdida del liderazgo hispánico tras el tratado de Utrecht y como la preponderancia de Gran Bretaña, impulsó la privatización de las defensas del Caribe utilizando el corso para enfrentar el contrabando; el segundo evidencia la centralidad del Santo Domingo español en la empresa corsaria. El tercero presenta varios casos que reflejan el uso de la violencia de los corsarios y los problemas legales originados. El cuarto revela el proceder, por una década, de un armador exitoso. Finalmente, presentamos unas consideraciones finales.

Crisis imperiales, guerras y pillaje en el Caribe

El Tratado de Utrecht lejos de representar un equilibrio de poderes entre potencias marcó un nuevo camino de tensiones y confrontaciones, pues las ventajosas concesiones a comerciales obtenidas por Inglaterra transformaron al Caribe en un teatro de operaciones bélicas en el siglo XVIII.¹⁰ La pérdida del monopolio comercial fue difícil de asimilar por la Monarquía Hispánica que no lo aceptaba a pesar de los territorios arrebatados por sus rivales. (Belice (1630); Aruba y Curazao (1634); Martinica (1635); Jamaica (1655); Bahamas (1670) y Saint-Domingue en La Española (1697).

Las agresiones corsarias españolas generaron el malestar del Parlamento británico y el proceder de los guardacostas desató la Guerra de la oreja de Jenkins en 1739.¹¹ El detonante fue la detención y tortura de un comerciante inglés a manos de un corsario. Durante la guerra, que se extendió por una década, la armada británica dislocó el comercio del Caribe incendiando Portobelo y enterrando definitivamente el obsoleto sistema de flotas, que durante el conflicto solo completó el circuito una sola vez.¹² En consecuencia, como afirma Moya Pons, el contrabando floreció y con ello aumentaron los corsarios y los guardacostas

¹⁰ Juan Marchena y Justo Cuño, *Vientos de guerra apogeo y crisis de la Real Armada 1750-1823*. Vol. 1. (Madrid: Doce Calles, 2018).

¹¹ Enrique Otero, *La guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español 1739-1748*, (Madrid: Instituto de Historia Naval, 2004).

¹² Jorge Cerdá, *Conflictos coloniales: la guerra de los nueve años 1739-1748*, (Universidad de Alicante, 2010). Richard Harding, *The Emergence of Britain's...*

que infringían daño a los barcos enemigos.¹³ Las tres grandes Antillas españolas destacaron por esta actividad, pero no solo fue un negocio exclusivo de los españoles los franceses también llenaron sus posesiones de estos patronos del mar.¹⁴

Durante la guerra una porción grande del comercio se derivó hacia puertos neutrales, es decir, las posesiones danesas y holandesas de Saint Thomas, Curazao, San Eustaquio y Saint Martin. Los comerciantes de estas islas facilitadoras del comercio compraban a los productores de los dominios españoles y mantenían sus puertos abiertos a naves sin restricción de nacionalidad ni credo. Como practicar transacciones con el enemigo era castigado con severidad todos los protagonistas decidieron conducir sus negocios hacia los puertos neutrales. Sus muelles se convirtieron en depósitos de mercancías de América del norte y Europa. Las armadas imperiales, en especial la inglesa, entendieron que los bloqueos comerciales frente a los enemigos eran estériles y la guerra estimuló la aparición de un nuevo comercio con lógicas y flujos distintos, reconfigurando y entrelazando el mercado regional caribeño.¹⁵

El comercio ilícito iniciado en el siglo XVI y continuado en el XVII por franceses y portugueses, fue una de las actividades principales de ingleses y holandeses en los territorios españoles durante el XVIII, cuando los primeros se hicieron dominadores del comercio. Ahora bien, la manifiesta debilidad de la Monarquía Hispánica para amparar sus colonias y afectar a sus rivales ideó una respuesta desesperada, que como subraya García de León propicio una piratería de defensa establecida mediante la venta, bastante tardía, de patentes por parte de los gobernantes locales con autorización del monarca.

¹³ Frank Moya, *Historia del Caribe* (Santo Domingo: Buho, 2017) pp. 131-141. Sebastián Robiou, *Piratas y corsarios en Puerto Rico y el Caribe*, (San Juan: Punto y coma, 2018).

¹⁴ Boris Lesueur y Jean Guiber, *Entre Exclusif et Contrabande. Les navigations commerciales aux antilles. 1600 1830*. (Paris: l'Harmattan, 2022).

¹⁵ Han Jordaán y Victor Wilson, "The Eighteenth-Century Danish, Dutch, and Swedish Free Ports in the Northeastern Caribbean." En Gert Ostidien y Jessica Roitman (coord.), *Dutch Atlantic connection 1680-1800*. (Boston/Leiden, Brill, 2010).

El despojo marítimo en el comercio colonial, patentado o no, tuvo su escenario principal en el Caribe. Ahora bien, este pillaje a la vez perjudicó y estimuló el comercio y tuvo un papel central en la consolidación de procesos sociales y económicos que construyeron redes de complicidad en los litorales y también al interior de los mercados internos en formación. Y fue una actividad de hurto complementada perfectamente con el intercambio legal y cotidiano. Y aunque el robo y la piratería se origina en el mundo antiguo de Asia y Europa, la última expresión de piratería en la edad moderna tuvo su fulgor en la América colonial, en concreto en el mar Caribe, donde vivirá su último tiempo enlazado directamente el comercio mundial e impulsando el capitalismo moderno, eso sí, sostenido en el atraso, entre otros, del imperio español.¹⁶

En el siglo XVIII la Monarquía Hispánica veía al Caribe como un *mare clausum*, prohibido comercialmente a sus rivales por un tratado del siglo XVI revestido de un fuerte componente de persecución religiosa. Las dificultades económicas por las interminables guerras, no impidió que existiese una política colonial que se adaptó al status quo y desde la transición dinástica puso en manos de sus vasallos americanos, casi por completo, la responsabilidad de la defensa territorial, como era lógico los españoles americanos y los criollos aprovecharon su oportunidad y como afirma Stapells, mostraron un fuerte interés por asumir la responsabilidad buscando soluciones locales ante la imposibilidad gubernativa de la Monarquía de hacerlo y ofrecer el bienestar para sus territorios.¹⁷

Por otro lado, como explica Vera Moya del curso no sabemos mucho de su naturaleza como apoyo de la corona para la defensa costera y este fenómeno, enmarcado en el contexto de construcción de los estados modernos, se puede afirmar que jugó un papel crucial en el desarrollo de algunas sociedades e incluso en la formación de entidades geopolíticas. Por último, referir que en el siglo XVIII la soberanía marítima en la región llegó a entenderse

¹⁶ Antonio García de León. *Vientos bucaneros. Piratas, Corsarios y Filibusteros en el Golfo de México*. (México: Era, 2014).

¹⁷ Stapells Johnson, *Los corsarios de Santo domingo 1718-1779: Un estudio socioeconómico*, (Universidad de Lleida, 1992).

como el monopolio de la violencia y en este sentido la línea entre piratería y corso fue muy delgada y el problema de la legitimidad complicado de dilucidar.¹⁸

El mar Caribe en el siglo XVIII, como afirma Julius Scott, fue un lugar sin amos, ni señores y donde las fidelidades políticas eran difusas.¹⁹ La movilidad marina era una fuente de libertad atractiva para los espíritus aventureros y las embarcaciones y la navegación ofrecían oportunidades para desarrollar destrezas laborales y lingüísticas, escapar, comunicarse con otras latitudes, acceder a información y noticias.²⁰

Santo Domingo como centro del mundo corsario

Desde 1630 aventureros franceses provenientes de Tortuga ocuparon gradualmente el oeste de la española y la convirtieron, en la segunda mitad del XVII, en una próspera colonia de plantación. A fines del siglo XVIII, en vísperas de la revolución esclavista, su población quintuplicaba la de la parte hispánica. El Santo Domingo español, mantuvo una adormecida economía ganadera en respuesta a la demanda de carne, cueros y ganados de las plantaciones francesas que usaron la tierra exclusivamente para la agricultura.²¹ La ocupación fue reconocida por la Monarquía Hispánica en 1697 tras el tratado de Ryswick. A pesar agrias y vigorosas disputas para el establecimiento de límites claros, no se llegó a acuerdo hasta la llegada de los Borbones, aunque durante todo el siglo XVIII se mantuvieron tensiones y discrepancias en relación con este asunto.²²

En la parte española, durante la primera mitad del siglo, se afianzó una economía de hatos ganaderos familiares con grupos reducidos de esclavizados extendidos por todo el

¹⁸ Vera Moya, Imperios de corsarios...

¹⁹ Julius Scott, *The Common Wind Afro-American Currents in the Age of the Haitian Revolution*. (Londres: Verso, 2018)

²⁰ Adrian Finucane, "Trade and organization in the colonial Caribbean." *History Compass*, Vol.16, N.7 (Zürich, 2018).

²¹ Carlos Murgeitio C. *La revolución francesa en la española. Saint Domingue-Santo Domingo 1789-1795*. (Santo Domingo: Archivo General Nación, 2020).

²² Espino López, A., Sobre la creación de fronteras. El caso de la española y las guerras del reinado de Carlos II, 1673-1697. *Anuario de Estudios hispanoamericanos*, LXXV, (Sevilla, 1977) pp. 157-184.

territorio y que ocasionaron desinterés por la agricultura como describió en su viaje Moreau de Saint Mary.²³ La carencia ganadera en la parte francesa se puede equiparar con la falta de manufacturas en la española, pues las proporcionadas legalmente desde la península eran insuficientes y costosas para las necesidades de sus pobladores, así sus economías se entrelazaron y el ganado se intercambiaba por manufacturas llegadas del Guárico y Puerto Príncipe. Este comercio se volvió regular y los habitantes de Santiago, la Vega, Cotuí, Azua, Hicha y Bánica establecieron circuitos regulares facilitados por la despoblación de la frontera y lo agreste para su control. Ahora bien, esta actividad, en ocasiones, provocó el desabastecimiento de la capital y ocasionó tensos enfrentamientos políticos con estas poblaciones. La situación favoreció a los franceses que dada la ilegalidad del comercio se aprovecharon con precios abusivos.²⁴

La disputa llevó a la Audiencia a prohibir las exportaciones de carne, pero dificultado el comercio se disparó el contrabando. El desabastecimiento se vivía en todas las posesiones españolas del Caribe y los borbones transformaron la legislación con modificaciones fiscales y la eliminación del sistema de flotas. Durante la primera mitad del siglo XVIII, aunque no hubo libertad comercial se estableció un sistema de compañías privadas que en el caso de Santo Domingo dio privilegios en 1755 a la compañía de Barcelona, aunque en un tiempo donde estas compañías declinaban y todo se encauzaba hacia el libre comercio. El experimento fracasó pues los precios que los catalanes impusieron a sus productos la hicieron inviable.²⁵

Este proceder siguió privilegiando el comercio ilegal y los pobladores compraban a embarcaciones de otras naciones productos más variados y a menor precio²⁶. En este tiempo

²³ Moreau de Saint Mery. *Descripción de la parte española de Santo Domingo* (1944: Montalvo, Ciudad Trujillo).

²⁴ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Santo Domingo, 314. Años 1743-1748. Expediente sobre el paso de ganados de la isla española a las colonias francesas sus vecinas.

²⁵ Rosario Soler *Santo Domingo Tierra de Frontera (1750-1800)*, (Sevilla: EEHH, 1980). José Oliva, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII*. (Universidad de Barcelona: 1987).

²⁶ Frank Moya, *Historia del ...*

la Audiencia solicitaba conceder permiso a otras embarcaciones españolas para contrarrestar el contrabando y el desabasto.²⁷ Las dificultades de abasto y la marginalidad española de la isla permitieron que desde la guerra de sucesión los comerciantes ingleses intercambiaran directamente.

En este contexto el contrabando fue una actividad generalizada y permanente y las causas como vimos se remontaban a la legislación que la corona reglamentó para el comercio desde el siglo XVI, políticas que socavaron su desarrollo. Si a ello unimos las deficientes comunicaciones interiores, es fácil entender porque sus pobladores hacían negocio con todo proveedor capaz de traer mercancías a bajo costo y también por qué los gobernadores emitían patentes de corso y legalizaban las incautaciones con frecuencia.

El auge del corso en Santo Domingo, en el siglo XVIII, se debió a que era una actividad que permitía un rápido ascenso social pues otorgaba dos grandes beneficios. El primero un reconocimiento militar que ennoblecía, y el segundo, una oportunidad de obtener cuantiosos beneficios materiales. Ambos factores combinados ayudaron a romper resquicios sociales y permitió a algunos hombres, con el reconocimiento de su labor, resquebrajar la realidad estamental.²⁸ Por ello, obtener patentes fue un negocio atractivo a pesar de la peligrosidad que conllevaba, apresarse buques acarrearaba riesgo y violencia. Gracias a esta actividad se hicieron celebres en la región y se abrió paso una época de prosperidad comercial sin precedentes como describe Antonio Sánchez Valverde testigo de la época.²⁹

Como estas introducciones, aunque utilísimas eran fraudulentas, procuraban impedirselo dando licencias para el corso, para estorbar los contrabandos de la

²⁷ Xavier Lamikiz, “El impacto del libre comercio con América: una revisión desde la microhistoria, 1778-1796.” En *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo*. Vol. II, (Universidad de Huelva: 2007), pp. 189-198.

²⁸ Julio Rodríguez, “La organización jurídica, económica y social del corso español en la isla de Santo Domingo: su uso en el siglo XVIII para perseguir el comercio ilícito.” *Revista Ulúa* 22, (Veracruz, 2013) pp. 11-44.

²⁹ Sánchez Valverde, *La idea del valor de la isla española y utilidades que de ella puede sacar la Monarquía*. (Madrid: Imprenta Pedro Marín, 1785). p. 112.

*costa, con lo cual encontramos una mina. Nada es más animoso que la pobreza, y ella excito a todos los vecinos de la capital a comenzar esta guerra en sus lanchas, o piraguas en que iban 25 o 30 hombres bien armados... así se fueron enriqueciéndose muchos vecinos, y haciéndose famosos corsarios, y prácticos excelentes...*³⁰

Alguno de ellos como el capitán Lorenzo Daniel, conocido como Lorencín, se convirtió en leyenda en toda la región y fue el terror de los ingleses a quienes les apresó más de 60 embarcaciones, incluyendo navíos de combate. Con este vigoroso mundo marino el puerto de Santo Domingo llegó a alcanzar en la segunda mitad del siglo una población de 25000 habitantes.³¹

Puerto Plata y el Guárico: holandeses, franceses y corsarios en Santo Domingo

A mediados de julio de 1756 Juan de la Rosa Arriola, Manuel Ignacio de Orbaes y José Calderón de la Barca, vecinos de Santo Domingo, se asociaron en una empresa que obtuvo patente de corso de la Audiencia.³² La compañía se dispuso en tres partes con una extra para el capitán. La empresa equipó una piragua, *la divina pastora*, con un pedrero, fusilería y provisiones para navegar por las costas de barlovento. En junio, el alférez de Higuey denunciaba con preocupación la presencia de barcos ingleses, y que al ser un territorio de hatos y villas podían estos desembarcar por los surgideros y crear perjuicios. La denuncia dispuso la visita a las costas del río Yuma para capturar cuanta embarcación practicara lo ilícito. Una vez finalizada la misión debían retornar a Santo Domingo, demostrar la legitimidad de sus capturas y una vez legalizadas, vender el botín.

³⁰ *Ibidem.*, p. 113

³¹ *Ibidem.*, p. 117.

³² Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejo 20754. Años 1756-1758. Testimonios de auto seguidos por la audiencia Santo Domingo contra don José Luna y Contreras. Vecino de Santiago de los Caballeros, por extracciones ejecutadas de una presa holandesa.

La piragua corsaria fue denunciada por sobrepasar la jurisdicción de Higüey hasta donde la licencia permitía. Por orden de Juan de la Rosa navegó hasta las cercanías de Puerto Plata donde apresaron una balandra holandesa que procedía del Guárico y llevaba pasaporte francés y holandés. La tripulación compuesta por 10 hombres cargaba barriles de café, barricas de aguardiente, azúcar blanco y una caja de añil. Todos eran holandeses a excepción del capitán oriundo de Francia. La embarcación fue asegurada en Puerto Plata y sus tripulantes apresados. La carga debía asegurarse para ser llevada a Santo Domingo, pero fue saqueada mientras permaneció retenida.

El capitán Juan de la Rosa se ganó la confianza del gobernador don José Luna y Contreras quien le concedió una nueva patente. Un par de días después apresaron una balandra danesa proveniente de Saint Thomas. Más tarde reconocieron una holandesa, que abordaron produciéndose una gran refriega a cuchillo donde un corsario murió. Ante la inferioridad numérica, y la cercanía de otras balandras, abandonaron el barco dando tiempo a la tripulación de cortar las ataduras y escapar. Una vez en la costa de Monte Cristi interrogados por la justicia local debieron solicitar a Puerto Plata para que Juan de la Rosa enviase la patente y demostrar quienes eran. Durante los días de espera los tres corsarios apresaron una piragua francesa del Guárico con un hombre blanco que con 5 esclavizados recogía maderas. Al saltar a tierra lo arrestaron y lo despojaron del lanchón y sus esclavizados.

Este riesgoso proceder trascendió a la Audiencia y posteriormente escaló al Consejo de Indias pues la diplomacia holandesa inició un litigio en defensa de sus comerciantes, argumentando ilegitimidad y abuso. Todo inició con la acusación de Juan Ponce de León, vecino de Santo Domingo y condestable de la piragua, quien denunció los excesos de sus compañeros y la condescendencia del gobernador. Todos fueron apresados y llevados a Santo Domingo para juicio. El proceso permite entrever, más allá de la particularidad de los hechos, la naturaleza del funcionamiento de la empresa corsaria y los atropellos cometidos, así como

la complicidad con las autoridades locales. Los descargos y testimonios presentan al tiempo un fresco del comercio más allá de las jurisdicciones y las leyes imperiales.

Detenidos en Santo Domingo se inició el juicio que cuestionaba proceder del gobernador y los corsarios. En primer lugar, declaró Miguel Joubert, vecino de Curazao, dueño y cargador de la balandra, quien pretendía esclarecer la ilegalidad de un arresto, en el cual, él y su tripulación fueron despojados de sus pertenencias y arrojados a una prisión donde fueron asegurados con cepos. Atestiguaba que el 21 de julio la balandra partió de Curazao con destino a Bonaire para cargar sal e ir hasta el Guárico a venderla. Con la ganancia adquirió otra balandra que cargó de aguardiente, azúcar, café y añil. Una vez dispuesta salió, con bandera holandesa, del Guárico siendo asaltada violentamente en las cercanías de Puerto Plata engañados por los corsarios que se hicieron pasar por pescadores, se aproximaron, dispararon y los abordaron. Sin explicación alguna los encerraron y exigieron los documentos de la embarcación. En la avenencia Joubert les ofreció algunas pipas de aguardiente y otras mercancías para continuar su viaje, pero estos se negaron, confiscaron el barco y lo condujeron a Puerto Plata. Una vez en tierra despojados de llaves y papeles fueron encarcelados, golpeados y amenazados. En la documentación confiscada no se hallaban los registros de los géneros ni el contrato de compra de la balandra. Mediante tortura fueron obligados a firmar acusaciones falsas bajo la amenaza de ser llevados por mar a Santo Domingo donde podían ser asesinados sin dejar prueba alguna. Finalmente, en un descuido lograron fugarse y llegar por tierra hasta la capital donde interpusieron la demanda.

Tras la fuga Juan de la Rosa huyó de Puerto Plata desamparando su barco y la presa, pero no sin antes vender el aguardiente, el café y hasta el velamen a un capitán canario que pasó por el puerto con una embarcación cargada de sal. La mayoría de los vecinos confirmaron como las mercancías se sacaron del barco y se vendieron en la ciudad puerto.

En su defensa de la Rosa declaró que arribaron a Puerto Plata obligados por los vientos. Maltratados y sin bastimentos una vez apresado el barco les pareció bien llevarlo Puerto Plata. La detención se justificada porque, según él, la balandra partió de Curazao

cargada de ropa que intercambio en Maracaibo a cambio de mulas para el Guárico, donde eran muy apetecidas. Una vez vendidas obtuvieron otras mercancías y eliminaron el registro de la compra de los animales pues comerciar con territorios españoles estaba prohibido. Otros tripulantes de la piragua en sus testimonios confirmaron el saqueo de las mercancías de la balandra para vender y comer, pero descargaron la responsabilidad del robo en los tres socios y en la anuencia del gobernador Don José de Luna.

El capitán de la balandra Jorge Álvaro Hermosa, de 25 años y de religión protestante, coincidió en su declaración con el armador Joubert y afirmó que la tripulación fue torturada y obligada a declarar sobre la compra de las mulas, y que por ello no tenían ningún registro español. En cuanto a porque cargaban con tres banderas, la holandesa, la francesa y la española dijo que era una estrategia para evitar riesgos en la navegación y que era común entre todos los marinos.

Por último, en noviembre se dictó auto de prisión contra don José de Luna y Contreras, y se embargaron de sus bienes. En su alegato manifestó que no llevó inventario de las mercancías por evitar costos y que no aseguró las escotillas para sellar las mercancías por carecer de experiencia en los asuntos del mar eludiendo toda responsabilidad. Aseguró que no autorizó ventas, aunque sí permitió el acceso de los corsarios al barco. Tras 2 años de juicio y gracias a las conexiones de la poderosa familia Santiaguera de su esposa doña Teresa del Monte y Tapia, ligada al cultivo del tabaco, salió airoso. La Audiencia no confirmó las acusaciones con el argumentó que todas eran de oídas. Su honor fue restituido.

Tras el fin del proceso demostrados los excesos y tras defensa de sus intereses desde Curazao, los armadores holandeses lograron ser compensados. Al ser declarado insolventes los corsarios la Audiencia debió asumir la indemnización de los daños ocasionados, en virtud de la Real Orden del Escorial de 1750 que prevenía el justo proceder de los corsarios para evitar las justas quejas de otras naciones.

Las disputas por los excesos de los corsarios en las islas francesas de Barlovento

A pesar de la ratificación del segundo pacto de familia a principios de 1741, el Intendente de Martinica elevaba una dura queja al presidente de la Audiencia de Santo Domingo indignado por los excesos cometidos contra varias embarcaciones francesas por el corsario Domingo Sánchez.³³

La balandra *Tritón*, matriculada en Santo Domingo, con una tripulación de 15 hombres y armada de 6 cañones desató la airada queja tras acumular un largo historial de denuncias. Su estudio muestra una perfecta radiografía de estas empresas del mar. Un par de semanas antes del escrito, a la altura de la isla de Saona, una balandra francesa rescataba a 7 supervivientes de un presunto naufragio que una vez a bordo atacaron a los tripulantes asesinando a varios marineros, robando sus equipajes y capturando el barco como legítima presa. El engaño, la traición y los asesinatos sin justicia indignaron al intendente. El memorial contiene un registro detallado del proceder corsario, que meses antes abordaron violentamente otro navío francés, aunque con la mala fortuna que en él iba un teniente de navío español que llevaba a Madrid órdenes de Blas de Lezo, General de Galeones de Cartagena de Indias. El general indignado escribió a la corte solicitando la restitución de los 800 pesos perdidos y el envío del corsario a Cartagena de Indias para poder ajusticiarlo.

En otra ocasión la misma nave, comandada por el capitán Guerrero, saliendo de su obligación defensiva en la costa, apresó a la balandra *Angélica* procedente de Martinica, mientras se daba a la pesca de la tortuga, secuestrándola en San Vicente, donde *hizo justicia a la moda de piratas* cambiándosela por una vieja balandra inglesa apresada. Varios días más tarde, sin justificación alguna, atacó otra balandra de Martinica cargada de cacao sobre la isla francesa de San Vicente, a más de 80 leguas de costa española, con mercancías no sospechosas. El barco fue vendido con su cargazón, en Santo Domingo, bajo el argumento de que era un barco inglés de comercio ilícito.

³³ AGI, Santo Domingo 1741. Años de 1741-43. Memoria del señor Champigni, intendente de Martinica dirigida al marqués Dantín y Domingo Castro y Mazo presidente de la Audiencia de Santo Domingo.

Desde Francia se amenazaba con represalias y como prueba de ello retuvo en San Luis una embarcación española de la compañía vizcaína con 900 millares de cacao hasta no obtener una compensación por la balandra francesa. Señalaba el intendente que el intolerable proceder de la nación española lo obligaba a tomar esa medida y acusaba a los corsarios de practicar una piratería protegida por sus autoridades locales. Denunciaba otro pillaje sanguinario ejecutado en el Guárico por un corsario cubano, y que sus quejas al gobernador de Cuba tampoco tuvieron respuesta. Concluía que a pesar de seguir el deseo de su monarca y haber favorecido a la corona de España, parecía que los corsarios atacaban más a los franceses que a las presas inglesas y eso ponía la unión de las dos naciones en serias dudas.

Contrariado, Domingo Alfonso Castro y Mazo presidente de la Audiencia respondía en febrero a la queja escrita desde la Martinica, expresando lo sentido que se encontraba por la falsa denuncia que lo acusaba de proteger los robos de la balandra Tritón, y argumentaba que la guerra contra Inglaterra no había cancelado la convención sobre el comerciar furtivamente en los dominios españoles. Que fueron detenidos por el perjuicio contra comercio y el fraude a la corona española, y que las leyes permitían que cualquier vasallo francés que cometiese delitos fuese apresado. Mencionaba varios ejemplos de buques españoles abusados por la justicia francesa. Respondía además que el barco apresado con cacao llevaba mulas de Coro y Caracas, y eso era ilícito y que si estas confiscaciones eran irregulares porque no habían venido a ser litigadas por sus armadores.

Cerraba la contundente respuesta ponderando en la búsqueda del equilibrio y deseando esclarecer los hechos de forma amigable reconociendo la conveniencia de la paz, pero expresando la injusta represalia aplicada a la compañía vizcaína. El malestar diplomático deja entrever con detalle lo impredecible e interconectado del comercio de cabotaje entre islas sin aparente control de nadie y con un uso de la fuerza excesivo. No obstante, las soluciones diplomáticas a estas discordias y las necesidades de abastecimiento de Santo Domingo se siguieron fomentando y defendiendo la actividad corsaria a pesar de las tensiones ocasionadas.

La fragata Prusiana del rey Federico por la tierra firme y el istmo de Panamá

A comienzos de 1753 entraba en Cartagena de Indias, procedente de Portobello, la fragata prusiana nombrada el *Rey Federico*, que tras duros combates fue apresada por dos jabeques militares con el apoyo de varios corsarios.³⁴ El gobernador explicaba que con antelación fue avistada por estos en diversos lugares pero que no lo pudieron abordar por su tamaño. Finalmente fue apresada a la entrada del río Coclé en Panamá. La guarnición de Portobello aprestó dos jabeques que fueron a su encuentro. Tras dos horas de intenso combate se rindió sobre Portobello en cuyas costas comerciaban ilícitamente. Se hicieron setenta y tres prisioneros.

La presa fue trasladada al apostadero naval de Cartagena de Indias donde fue sellada e inventariada y dio comienzo una investigación. El primer interrogado fue el capitán Erasmo Kiewyek, evangelista de confesión, de 65 años y natural de Prusia. La patente requisada estaba fechada en Berlín el 18 de septiembre 1751 y pertenecía al rey prusiano. El barco llevaba la enseña de ese monarca. No llevaba otros papeles de correspondencia, aunque todas las ganancias, aseguraban, debían ser remitidas a Ámsterdam. El barco partió de Jexel en los Países Bajos, con una tripulación de setenta y siete hombres y sus bodegas iban cargadas de víveres, ropa, municiones y armas para vender, el valor del total superaba los 100.000 florines. En Curazao adquirieron barriles de harina y se sumaron 15 hombres a la tripulación. El viaje hizo escala en Trinidad, Aruba, Curazao, Puerto de Garrote y Bastimentos todas con fines comerciales y huyeron y se batieron contra los jabeques españoles para evitar su apresamiento. El capital financiador de la operación con la que se compró el barco, las mercancías y se contrató a la tripulación era del consejero de Ámsterdam Volkers Vanfer. Cómo capitán ignoraba si fue disposición del rey de Prusia o del Marques de Neale. En otra declaración el piloto mayor Peter Valk, luterano, de 49 años y natural de Ámsterdam, afirmaba que el dueño era el marques Stefano Neale natural de Berlín.

³⁴ AGI, Santa Fe 1160. Año 1753. Apresamiento de los Fragata prusiana Rey Federico.

El traductor fue el escribano mayor de la fragata Juan Manrique, sefardita y natural de Ámsterdam, que declaró en español y confirmó que pararon en Trinidad por leña y agua y cambiaron a trueque algunos géneros por tabaco. De ahí viajaron a Curazao donde carenaron el buque y completaron la tripulación con gente que conocía bien la región. De allí partieron rumbo a Panamá con la intención de ir a Coclé, Puerto Garrote y Bastimentos a vender los géneros que llevaban. Otros interrogados confirmaron que el dueño del cargamento era Marqués Stefano de Neale y que el único motivo de estar en aquellos parajes era para comerciar. Finalizó su declaración diciendo que en la caja del barco encontrarían barretones de plata y oro, así como pesos y alhajas.

Entre la documentación confiscada se hallaron copias de cartas enviadas a los armadores y consejeros de Ámsterdam, donde se informaba del viaje. Dos motivos justificaban esta expedición comercial. El primero, que en las costas del Caribe español había menos navíos que en África, pues aquellas costas se hallaban llena de holandeses, franceses, ingleses y portugueses. El segundo, que el tamaño del barco era demasiado pequeño para ir a China. En agosto llegaron a Trinidad donde hicieron aguada y vendieron algunas mercancías acordando dar al gobernador, el tesorero y el secretario géneros de regalo. Compraron 50 tablas de cedros y 2500 libras de tabaco. El 17 de agosto bordearon Margarita evitando seis corsarios que los aguardaban poniendo rumbo a Curazao, en Willemstad se encontraron con un armador, carenaron el barco y ampliaron la tripulación, pues los marineros de Curazao eran muy afamados. Durante la travesía no hubo problemas de salud.

El 16 de septiembre partieron hacia Panamá a sabiendas de la cantidad de corsarios que poblaban la Tierra firme, pero con la confianza de que sus embarcaciones no disponían del número de cañones suficientes para enfrentarlo. Se dirigieron a las costas de Portobello y anclaron en el río Coclé con pobre resultado pues según declararon los caminos tradicionalmente usados por los mercaderes holandeses ahora estaban poblados de fuertes y soldados. En puerto Garrote, si lograron hacer algunos negocios y mandaron cartas y relaciones de sus mercancías para informar a los mercaderes del Istmo y anunciar su llegada.

Los oficiales reales de Cartagena concluyeron que los testimonios confirmaron que aunque el pasaporte contenía firmas de Prusia y papeles que confirmaban los intereses de comerciantes de aquella nación, la fragata no llevaba efectos de su soberano ni licencia para viajar en el Caribe. Los permisos tenían el consentimiento de sus príncipes electores, tanto eclesiásticos como seculares, pero mostraban disposiciones para empresas comerciales en el Báltico. En provecho de ello y de las firmas estampadas el príncipe Estefano Neale se valió para modificar el nombre de la fragata que paso de llamarse Federico Rey. Que se hallaban involucrados varios cargadores de Ámsterdam que procuraban hacer negocios bajo la fachada del monarca prusiano, y que la presa fue legal en el derecho que amparaba a la Monarquía Hispánica en el comercio de unos mares prohibido tanto a naciones amigas como enemigas. Por tanto, se declaraba por bueno el decomiso y se informaba al comandante responsable del apresamiento. Se comunicó al comisario de la marina real para que se siguieran las reglas prevenidas en las ordenanzas de la marina que establecía que todo debía ser inventariado descargado y depositado en los almacenes reales para su venta.

A los prisioneros se solicitó llevarlos a Europa u a otras colonias extranjeras por no poderlos mantener en Cartagena, que eran libres por pagar con la pérdida del barco y sus mercancías y se sugería tener humanidad con ellos. Lo más ilustrativo del caso es que muestra la ruta holandesa de la Tierra Firme y el istmo que se usaba desde al menos desde un siglo antes.

El armador y su negocio

Aunque en el siglo XVIII las actividades corsarias se sitúan especialmente a partir de la guerra de la Oreja de Jenkins (1739), esta práctica fue tomando fuerza desde los años veinte, analizaremos aquí, para entender en detalle la dimensión de la empresa corsaria el caso del Teniente coronel José Polanco de Campuzano quien tras haber sido soldado, se convirtió en armador, logrando varios reconocimientos militares además de una considerable fuente de ingresos, durante su desempeño por 11 años como corsario en los cuales incautó

48 embarcaciones de diferentes banderas.³⁵ Polanco fue soldado en Santo Domingo, entre 1717 y 1719. Ese año obtuvo su primera patente en tiempo de guerra contra Inglaterra. Por su cuenta y riesgo armó la balandra *El Firme* que apresó la fragata inglesa *Port Royal*, que condujo a Santo Domingo donde fue declarada presa legítima. Un año después en poder de su propia fragata, llamada *Señora de Agua Santa*, fue encargado en La Habana de conducir el situado del presidio de San Agustín de la Florida, llevando una compañía de 75 infantes con la alimentación y los gastos de transporte a su costa. Por esta misión el Capitán General de la Florida le otorgó patente y nombró capitán de mar y guerra.

De regreso de la Florida apresó un bergantín inglés que comerciaba en las costas de Cuba. De ahí siguió el curso por las islas de Barlovento hasta llegar a Caracas en donde apreso dos fragatas holandesas con cargas de ropas con las que obtuvo buen beneficio. Asentado como armador en Santo Domingo y con patentes regulares de la Audiencia, su embarcación *Nuestra señora del Amparo* hacía campañas anuales. En 1726 construyó su propia galeota que nombró *Nuestra señora de la Concepción* comandada por sus hombres los capitanes Tomas Lescano, Luis de Blandas y Antonio Muese empleados a quienes les otorgaba patentes para hacer campañas e ir a capturar barcos franceses, ingleses y holandeses.

Y saliendo en esta campaña de las colonias francesas 2 balandras armadas a destruir y quemar dicha galeota, conseguí en el borde apresarlas malhiriendo en el combate 57 franceses: y saliendo a tercera campaña el día 3 de agosto, con patente a favor de Antonio Mueses apresé dos balandras inglesas en la banda del norte de la isla española, declaradas legítimas presas...

En octubre 1726 armó la balandra "la María", con patente a favor de Juan de Mesa, que atacó una balandra holandesa en las costas de Coro que logró derrotar en un sangriento

³⁵ AGI, Santa Fe 1243. Santa Marta, 20 de octubre de 1730. Proceso contra el teniente coronel don José Polanco de Campuzano. Santa Marta 20 de octubre de 1730.

combate y en dicho puerto legalizo la presa. De allí pasó a Caracas y en la punta de Morón avistó 7 balandras de tratantes holandeses, en una arriesgada maniobras se introdujo entre ellas haciendo tanto fuego que echó a pique la superior y apreso dos, una llamada *la tramposa* y la otra *la gallarda* ambas declaradas por buenas presas en Santo Domingo.

La relación de apresamientos así llega hasta las 48 embarcaciones. Nos interesa resaltar lo violenta y agresiva que fue esta actividad que contradicen la tesis de Manuel Lucena que el curso español era de carácter defensivo los documentos hallados demuestran que eran ofensivos.³⁶ Se trataba de empresarios que, amparados en la reglamentación comercial de la Monarquía, financiaban expediciones para saquear barcos enemigos incluso fuera de las aguas jurisdiccionales y que la violencia formaba parte de su proceder.

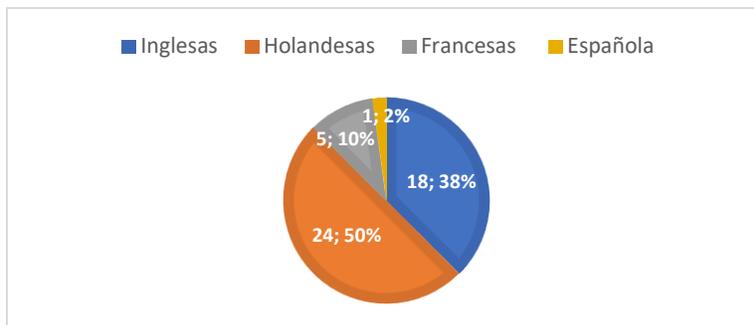
El 2 de mayo de 1729 en mar abierto apreso un paquebote inglés con 150 esclavizados que introdujo y legalizó en Santa Marta donde fueron vendidos. Una vez reparada la embarcación partió con destino a Riohacha donde se enfrentó esta vez a naves holandesas,

que apresamos en continuo fuego y temerario combate y donde perdí tres oficiales y quedó herida y quemada toda mi gente, quedando solo 7 u 8 hombres sin heridas y en este acto me dieron un peligroso balazo en el hombro y conduje la presa a este puerto de Santa Marta para reforzarme y habilitar y habilitara mi corsario, la presa...

La cuantificación de sus 48 decomisos nos permite obtener una mirada general de su actuar.

³⁶ Manuel Lucena, *Piratas, Corsarios, bucaneros...*

Grafica 1. Decomisos por nacionalidades entre 1719-1730

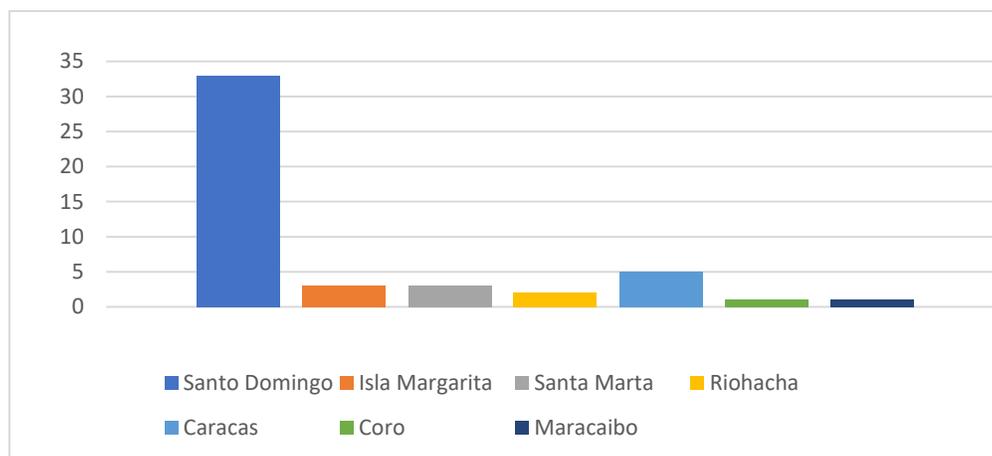


Fuente: AGI, Santa Fe, 1.243.

El mayor número de presas fue de bandera holandesa, ello se debe a que su radio de acción se situó preferentemente en el caribe oriental, entre Santo Domingo y las costas de Tierra Firme, zona bajo el influjo comercial de las Antillas holandesas, en especial Curazao. El mayor número de patentes las obtuvo en Santo Domingo (38) que fue su base principal y donde era vecino. Bordeaba las costas de Puerto Rico, transitaba las islas de barlovento hasta las costas de Venezuela, Maracaibo Riohacha, Santa Marta y Cartagena de Indias. La mayoría de los apresamientos y combates se realizaron en las costas de Caracas (16), Maracaibo, (4) Coro, (4) Santo Domingo (7), Isla Santa Cruz (7) Puerto Rico (4). La mayoría de las embarcaciones incautadas fueron fragatas (30), balandras (2) Botes (2), el resto embarcaciones sin definir. Así mismo las legalizaciones se hicieron en los puertos de Santo Domingo, Caracas e Isla Margarita y Santa Marta, como se aprecia en la siguiente gráfica.³⁷

³⁷ Stapells Johnson, *Los corsarios de Santo domingo 1718-1779: Un estudio socioeconómico*, (Universidad de Lleida, 1992).

Gráfica 2. Lugares de legalización de las capturas entre 1719-1730



Fuente: AGI, Santa Fe, 1.243.

La actuación del armador permite observar varias cosas: primero las rutas comerciales que se dan en el Caribe oriental y el papel central que juega Santo Domingo en la emisión de patentes y la recepción de mercancías incautadas por los corsarios. Segundo que la actuación de estos corsarios estuvo vinculada a la defensa de los intereses imperiales y que actuaron, pese a ser agentes privados, en estrecha colaboración con la armada y en complicidad con las autoridades locales disimulando las victorias con jugosos beneficios comerciales. Las empresas de Polanco de Campuzano, como observamos, están llenas de violencia y confrontaciones y son una representación de los micro escenarios de combates imperiales. Este proceder fue una forma de vida que se intensificó en la segunda mitad del siglo al tiempo que el imperio británico desafiaba la soberanía hispánica queriendo acceder a zonas alejadas de los centros de poder para explotarla comercialmente, situación que provocó guerra durante todo lo que quedaba de siglo.

Reflexiones finales

Este trabajo evidencia que los tratados diplomáticos del siglo XVIII restaron paulatinamente control a la Monarquía hispánica sobre el comercio caribeño en beneficio de Inglaterra algo en lo que coinciden otros autores. Esta situación, y la incapacidad de la armada para contrarrestar el poder naval británico, la llevo a tomar la decisión de ceder la responsabilidad defensiva a las autoridades locales, quienes desde esa coyuntura política cuidaron de sus intereses particulares con cierta autonomía y adaptaron las leyes del imperio en provecho propio. La documentación consultada revela dos aspectos claves de las empresas corsarias. Primero, que no se trató de un actuar defensivo si no que fue una labor ofensiva y capturar barcos enemigos fue un actividad regular y planeada. Y segundo, la centralidad que ocupó el puerto Santo Domingo español como centro de una actividad económica que de un lado le permitió acumular ciertas riquezas y de otro destacar por la pericia de sus marinos que fueron reconocidos en toda la región.

A través de la documentación observamos que la región del Caribe tenía una actividad comercial, de naturaleza tanto lícita como ilícita, perfectamente articulada a través de conexiones trans imperiales, y que la Monarquía hispánica logró perturbar con los corsarios estas rutas y el traslado de mercancías en un contexto de redes comerciales que interconectaban el Caribe con un naciente comercio global. Como ejemplo el apresamiento del barco prusiano muestra la ruta comercial holandesa que a través de las costas de Tierra Firme llegaba hasta el río Coclé en Veraguas. Esta ruta generó un fluido comercio directo con las costas de la Capitanía General de Caracas y el virreinato neogranadino desde donde en retorno se abastecía a las islas azucareras francesas de acémilas y sal.

Un último aspecto que destacar es que los corsarios terminaron convirtiendo los escenarios periféricos del Caribe en micro escenarios de combate imperiales, que rebasaron los límites de los acuerdos pactados terminando en muchas ocasiones en delicados asuntos diplomáticos. Las demandas de las potencias rivales acabaron en juicios que evidencian la complicidad de las autoridades locales que eran favorecidas en los tribunales y con ello

fomentaron esta práctica como alternativa para enfrentar el contrabando y fortalecer la soberanía.

Los procesos que tuvimos la fortuna de encontrar en el Archivo General de Indias y en el Archivo Histórico Nacional de Madrid permiten entrever acciones, rutas y disputas que complejizan la visión global del mar Caribe durante el siglo XVIII, un mundo interconectado y moldeado por los corsarios europeos pero vivido por los hombres americanos, mundo de hombres de mar, conglomerados cosmopolitas en una especie de organización humana más allá de cualquier administración estatal, que cruzaban las fronteras imperiales y lingüísticas con suma facilidad hecho a considerar en un mundo liberal en ciernes.