

## X ENCUENTRO

ESTEBAN HERNÁNDEZ ESTEVE

HISTORIA DE LA CONTABILIDAD

Las Palmas,  
13 y 14 octubre 2016

### ***FUENTES CONTABLES PARA EL ESTUDIO DE UNA EMPRESA MARÍTIMA PREINDUSTRIAL. LA ESCUADRA DE MALLORCA (1660-1684)***

**Maria Llompart  
Antonia Morey  
Gonçal López**

**Universitat de les Illes Balears.**

#### *1. Presentación y contexto general*

Desde la perspectiva de la Historia de la Empresa, el surgimiento de las compañías comerciales inglesas y holandesas, entre finales del siglo XVI y principios del XVII, supone uno de sus hitos más significativos. Hasta entonces se conocían escasos ejemplos del desarrollo de actividades operativas con un verdadero carácter empresarial. Los estudios sobre tales entidades se nutren de unas partidas contables suficientemente ricas en detalles y de los elementos cuantitativos precisos para calibrar su respectivo alcance. Sin embargo, en lo que respecta a nuestra historia, el material de primera mano cuyo análisis ofrece claramente el funcionamiento de una empresa mercantil preindustrial, se caracteriza mayormente por la ausencia de datos contables. Ello nos conduce, ineludiblemente, a tomar en consideración la observación de este grandioso historiador que fue March Bloch: “donde cuesta calcular, se impone sugerir”. Y esto es, precisamente, lo que nos proponemos en esta comunicación a partir de fuentes documentales, unas de carácter público y otras privadas, que contienen la relación de las inversiones, además de otras vicisitudes, realizadas por distintos socios en una empresa marítima cuya principal finalidad era la actividad corsaria<sup>1</sup>. Una actividad, como es sabido, que en la época preindustrial (y en mayor o menor medida en función de las

---

<sup>1</sup> Parte del material utilizado en esta comunicación procede de la tesis doctoral de G. LÓPEZ NADAL, convenientemente citado en las sucesivas notas de este trabajo. En este caso, hemos profundizado en las fuentes contables para el estudio de la actividad corsaria y en las dificultades que presentan algunas fuentes en particular que en su momento no fueron exploradas a fondo per dicho autor.

coyunturas políticas concretas) constituyó una excelente oportunidad de negocio tanto para mercaderes y navegantes (que además de participar directamente en las campañas participaban como inversores) como para la nobleza (que teóricamente tenía prohibido el ejercicio del comercio “convencional”) o la propia monarquía, que a la vez que ofrecía una oportunidad de negocio a particulares tenía derecho (a través del denominado quinto real) a una parte de los beneficios.

Sobre el corso interesa recordar que es un fenómeno marítimo, mayormente desarrollado en el Mediterráneo entre los siglos XVI y XVIII, en el que converge una triple dimensión: debe considerarse como una actividad militar en la que los particulares –los privados (de aquí su calificación inglesa como “*Privateering*”)- actúan a la manera de una flota auxiliar de las marinas oficiales; como un vehículo mercantil que mediante la captura de la embarcación enemiga, posibilita el ejercicio de un “comercio forzado”; y, a la vez, como un instrumento ideal, tal vez el más adecuado, para llevar a cabo la “guerra santa”. El período álgido del corsarismo transcurre entre la batalla de Lepanto (1581) y los acuerdos de Utrecht (1713) y su persistencia posterior, más bien a la baja, responde a la alianza entre franceses y españoles; unos y otros gobernados por una misma dinastía (los Borbones). Con todo, no será hasta la desaparición del enemigo de “la Fe”, alcanzada a partir de la ocupación de Argelia en 1830 por los franceses, cuando comience a perder su razón de ser. En 1856, el Tratado de París, sellará, finalmente, la desaparición del corso como institución marítima.

Por lo que respecta al contexto concreto que nos ocupa, interesa no perder de vista que entre las últimas tres décadas del siglo XVI, tras la batalla de Lepanto - y el primer cuarto del XVIII –con la firma de la Paz de Utrecht- tiene lugar la llamada edad de oro del corsarismo mediterráneo<sup>2</sup>. La articulación entre la inestabilidad política imperante y el desarrollo de un considerable tráfico mercantil, juntamente con la persistencia de la guerra santa entre la Cruz y la Media Luna, constituyen las claves de este fenómeno al que responde el corso y sirve, en buena manera, para distinguirlo del

---

<sup>2</sup> A pesar del tiempo transcurrido, en buena medida y no sin matices, los planteamientos que sobre el corso hiciera Fernand Braudel siguen siendo vigentes: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, 1966, T. II, pp. 190-212. Un buen general sigue siendo el de M.FONTENAY y A. TENENTI, “Course et piraterie méditerranéennes de la fin du bas Moyen Age au début du XIXè siècle”, *Course et Piraterie*, Paris, 1975, I, pp. 78-136. (nota 2) Posteriormente, *Economies Méditerranéennes. Equilbres et Intercommunications XIIIe-XIXe siècles*. (especialmente el volumen I), Athènes, 1985; . S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Crisitiani e musulmani fra Guerra, schiavitù e commercio*. Milano, 1993 G. LOPEZ NADAL, “El corsarismo mediterráneo”, *Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid, 1999, t. III, pp. 233-260 y M.VERGÉ-FRANCESCHI, *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Paris,

practicado en otros mares u océanos<sup>3</sup>. A su práctica acuden los mercaderes y gentes del mar de los puertos secundarios del Mediterráneo; sin excluirlo, a los de las principales ciudades portuarias (Valencia, Barcelona, Marsella, Génova, Venecia, Nápoles) que optan, sin embargo, por otras modalidades menos arriesgadas<sup>4</sup>. Igualmente, las marinas del norte (ingleses y zelandeses) se apuntan a estas estrategias para incrementar sus negocios marítimos. El Mediterráneo se convierte de esta manera en un verdadero campo de batalla donde, prácticamente todos, luchan contra todos<sup>5</sup>. Entre las marinas corsarias más activas destacan las de los berberiscos<sup>6</sup> y los malteses<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> Sobre el corso como algo intrínseco en la historia del Mediterráneo, véase M. FONTENAY, “Los fenómenos corsarios en la <periferización> del Mediterráneo en el siglo XVII” en M<sup>a</sup> T. PEREZ PICAZO, G. LEMEUNIER y P. SEGURA (Eds.), *Desigualdad y Dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (ss. XII-XIX)*. Murcia, 1986. pp. 116-120... Sobre el corsarismo no mediterráneo, especialmente en lo referente a aspectos conceptuales, léase, P. CROWHURST, “<Guerre de Course> et <Privateering>: vers une étude comparative”. En *Guerres et Pais, 1660-1815*. Vincennes, 1987, pp. 311-322. Sobre el corsarismo en general, son muy útiles los dos volúmenes <Course et Piraterie>, (Etudes présentées à la Comisión Internationale d’Histoire Maritime à l’occasion de son XVe Colloque Internacional des Sciences Historiques. San Francisco, août 1975). Actas publicadas en ciclostil por el Institut de Recherche et d’Histoire, 1975.). Estas “actas” están en buena manera sintetizadas en A. TOUSSAINT, *Histoire des Corsaires*. Paris, 1978. J.S. BROMLEY, *Corsairs and Navies 1660-1760*. London, 1987; . D. STARKEY, E.S. Van EYCK Van HESLINGA and J.A. de MOOR (Eds), *Pirates and Privateers. New perspectives on the War and Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. Exeter, 1997. y 2000; C.R. PENNELL (Ed.). *Bandits at Sea. A Pirates Reader*. New York, 2001. y P.EARLE, *The Pirates War*. London, 2003

<sup>4</sup> G. LOPEZ NADAL, “Contribution à l’étude du revenu dans un système commercial non conventionnel: la course européenne en Méditerranée durant le XVIIIe et le XVIIIe siècles”, *Studia Historiae Oeconomica*, 20 (1993), pp. 19-29.

<sup>5</sup> G. LOPEZ NADAL, “Los Caballeros de San Juan de Malta y el <Far West> en el Mediterráneo, 1530-1798”, *L’Orde de Malta, el Regne de Mallorca i la Mediterrània. Palma de Mallorca, 2001*. pp. 291-304. y “La riqueza del caos y el caos de la riqueza. El Mediterráneo en los tiempos de los Caballeros de San Esteban”, *L’Ordine di Santo Stefano e il Mare*. Pisa, 2001, pp. 7-17.

<sup>6</sup> La historiografía sobre el corso berberisco es ingente y muy desigual. Destacaremos las siguientes obras: S. BONO, *I corsari barbareschi*, Torino, 1964. C.MANCA, *Il modello di sviluppo economico delle città maritime barbaresche dopo Lepanto*; Napoli, 1982; A. BACCAR BOURNAZ, *Le Lys, Le Croissant & La Méditerranée (à l’Epoque Moderne)*, Tunis, 1994. J.E. BORKI, “Le Djihad Maritime Maghrebini (XVIème-XVIIIème siècles)”, in *Le Jihad Maritime dans l’Histoire Arabo-Islamique*. Association Bou Regreg. Commission Marocaine de l’Histoire Maritime, Rabat, 1999, pp. 45-777. Son también de interés las monografías dedicadas al caso tunecino: T.BACHROUGH, *Formation sociale et pouvoir à Tunis au XVIIe siècle.*, Tunis, 1977; B.SADOK, *la Régence de Tunis au XVIIe siècle: ses relations commerciales avec les ports de l’Europe Méditerranéenne, Marseille et Livourne*. Zaghuan, 1987 y P.SEBAG, *Tunis au XVIIe siècle. Une cité barbaresque au temps de la course.*, Paris, 1989.

<sup>7</sup> La bibliografía sobre el corso maltés es muy extensa. De sus títulos más recientes deben destacarse C. VASSALLO, *Corsairing to commerce. Maltese Merchants in Eighteenth century Spain*. Malta, 1997, y “Corsairing or Christian corsairing based in Malta? ... (Michel Fontenay). A reassessment”, en *L’Orde de Malta, el Regne de Mallorca ...* pp. 285-290. M. FONTENAY, “Les derniers feux du <corso> chretien a Malte (1679-1798)”, in C. VILLAIN-GANDOSSI et al. *Méditerranée, mer ouverte*. Aix-en-Provence 1998, vol I, pp. 206-226. , “Charles V. Malta et la défense de la Méditerranée”, in *Carlos V. Europeísmo y universalidad. Los escenarios del Imperio* estatal para la Madrid, 2001, pp. 177-192. T.FRELLER, *Knights. Corsairs and slaves in Malta. An eyewitness account*. Malta, 1999. X.LABAT SAINT VINCENT, “La guerre de course et ses effets sur le commerce en Méditerranée au cours des guerres de Sept Ans et d’Indépendance Americaine: l’exemple de Malte”. en M.VERGÉ-FRANCESCHI,

y en ambas coincide un mismo espíritu de combate, ideológico, como punto de arranque de los enormes beneficios que aportaban sus respectivas capturas<sup>8</sup>. Pero no fueron ellos los únicos que tuvieron en el corso una de sus principales recursos económicos; otros puertos, especialmente isleños, consiguieron, gracias a esta institución cuantiosas ganancias. Entre otros, las Islas Baleares y, de manera especial, Ibiza y Mallorca, puerto este último donde se armó, precisamente, la empresa objeto de este estudio: La Escuadra de Mallorca.

## 2. Orígenes de la empresa, ámbito concreto de actuación y fuentes para su estudio

Por el momento no estamos en condiciones de fijar, exactamente, el año de fundación de dicha empresa pero nos consta, por trabajos anteriores, que su período de actividad es muy concreto: entre 1660-1684. Su duración, como la de la mayoría de empresas marítimas de la época preindustrial, fue efímera y estuvo totalmente vinculada al corso y a las necesidades concretas que tenía la monarquía de contar con una marina auxiliar para determinadas campañas. Los orígenes de esta empresa marítima están a la vez muy relacionados con los beneficios obtenidos, anteriormente, por un grupo de armadores mallorquines en una actividad corsaria iniciada a principios del años cuarenta con motivo de la llamada *Guerra dels Segadors*, o rebelión de los catalanes, que terminó con La Paz de los Pirineos (1659) y que, al igual que cualquier otro tratado de paz o tregua, impuso la paralización de estas actividades. No obstante, la fragilidad de la estabilidad política y la reanudación del conflicto político deparó nuevos armamentos y la consiguiente puesta a punto de la organización corsaria mallorquina. Es desde principios de los sesenta cuando encontramos documentada como tal a esta Escuadra con una serie de características semejantes a las de otras empresas marítimas del

---

*La guerre de course en Méditerranée* y “Course et commerce en Méditerranée au XVIIIe siècle: étude de la présence maritime française en Malte au cours de quatre conflits majeurs”, en S.LINON-CHIPON, *Les Tyrans de la mer: Pirates, corsaires et flibustiers*. Presse de l’Université Paris-Sorbonne, Paris, 2002, pp.,83-98. and G. LOPEZ NADAL, “Los Caballeros de San Juan de Malta ...”.

<sup>8</sup> Un primer análisis comparativo entre ambos corsos fue planteado recientemente en: G. LOPEZ NADAL, “Between the Cross and the Crescent. Some comparative considerations between Christian and Muslim privateering in the Mediterranean (XVIth-XTXth “) *4 International Maritime History Congress*. Corfu, 2004 Anteriormente, ya lo había presentado en su contexto más amplio en “Entre la Cruz y la Media Luna. Consideraciones sobre las vinculaciones ineludibles de los dos mundos del Mediterráneo” en E. BELENGUER (Coord.), *Felipe II y el Mediterráneo*. Madrid, 1999, Vol III, pp. 409-425. También merece citarse el trabajo de A. ZAOUALI “*Taifa dei Rais e Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano: potere e rappresentazione nella città. Un approcio comparativo*” en *L’Ordine di Santo Stefano ...* , p. 67-81

período: inversiones en comandita, estipulación de un contrato en el que se especifican las condiciones de las operaciones, sujeción al fisco real, reparto de beneficios, etc.

Su período de esplendor se enmarca en uno de los quinquenios (1674-78) de mayor profusión operativa del curso mallorquín. La guerra de Holanda y, en su plasmación meridional, el episodio de Mesina representa el caldo de cultivo de sus intensas actuaciones. De éstas, se ha conservado abundante documentación que contempla desde el armamento de sus embarcaciones hasta el reparto de los beneficios que les deparan sus capturas. Sin embargo, no toda la documentación localizada responde al calificativo de documentación contable tal y como la entendemos en la actualidad. Los datos económicos sobre los que fundamentamos los resultados de esta investigación han requerido de la exploración de fuentes (algunas no precisamente contables) y de archivos públicos y privados.

Entre las fuentes de carácter privado, merecen una especial atención los papeles relativos a las actividades corsarias de dos de los máximos inversores de la Escuadra: el conde de Montenegro y de Montoro y Juan Miguel Sureda, ambos pertenecientes a la nobleza isleña y destacados terratenientes. En sus archivos se conservan, entre numerosa documentación relacionada sobre todo con la gestión de la propiedad inmobiliaria, algunos papeles y legajos que ilustran, como a pesar de que los miembros del estamento nobiliario tuvieran prohibido el ejercicio de la mercadería, intervinieron de forma activa en “negocios marítimos”. A modo de ejemplo, interesa sacar a colación uno de los legajos que se ha conservado en el archivo particular de Juan Miguel Sureda titulado, precisamente, *Libre del Gasto del Armament de la nostre Escuadra per lo servici ha de fer en servici de el Rey nostre Sr que Deu guarde per lo de la guerra de Messina de la qual es Governador lo Capn Pere Flexas en lo any 1677*<sup>9</sup>. Este registro contiene, en primer lugar, la copia del segundo contrato entre los armadores de la Escuadra y el monarca firmado el 13 de enero de 1677; el cual como veremos posteriormente finalmente no se materializó como se deja constancia al comienzo del registro que comentamos:

*”Despues sucedio que entro en el Gobierno de la monarquia Su Alteza del Sr. D. (ilegible) y no parecio admitir este serbicio como parece en la carta siguiente: Pedro Vazquez Torrero mi Vehador General del exercito de Cataluña con vuestra carta del 14 del passado se ha recibido el papel de condisiones para la formacion de la Escuadra de Vajeles que ofrecio el Conde de Montenegro y partisipes por servir por tiempo de seys meses en las costas de Sicilia y haviendose considerado que por el porte y calidad de ellos no son capaces de poder oponerse a los del enemigo por ser mucha fuerza, se ha tenido por conveniente no admitirla y assi lo podreis dar a entender a los interessados y que me ha sido de mucho agrado el celo y promptitud con que se disponian a hacerme este servicio y porque añadir que para facilitarle mas se*

---

<sup>9</sup> ACV. *Negocis per Mar* .... Documentación cedida por el Sr. D. Pedro de Montaner.

*havia dispuesto con el Virrey de Mallorca Marques de la Casta suspenderia el curso de los naturales de ella mientras se trataba del armamento desta esquadra porque no faltasen marineros para ella la prebendeis escuse esta prohiuission. En buen Retiro 6 de Febrero de 1677...*”<sup>10</sup>.

Sin embargo, como se desprende de las anotaciones que vienen a continuación, con o sin contrato, la actividad de la Escuadra siguió adelante, pues inmediatamente después del contrato y del párrafo anteriormente transcrito, empiezan las anotaciones sobre costes, capturas y beneficios individuales de cada uno de los inversores. De ahí, que dicho legajo resulte de gran interés para aproximarnos al funcionamiento de la empresa, conocer los costes del armamento, las cantidades aportadas por cada uno de los socios, las partidas que se designan a los distintos gastos, el nombre y las características de las embarcaciones que componían la Escuadra, etc. Así como las capturas realizadas, los principales productos transportados por las naves interceptadas, los beneficios conseguidos con la venta de los mismos y la forma cómo éstos posteriormente se reparten. Sin embargo, no puede calificarse como un registro contable propiamente dicho; pues aunque contiene numerosas anotaciones sobre ingresos y gastos realizados por diversos conceptos no sigue ninguna metodología contable.<sup>11</sup>

Las anotaciones carecen de la estructura suficiente para obtener un balance final, por lo que únicamente es posible extraer de ellos ciertos datos parciales. Resulta imposible determinar qué beneficios reales pudieron obtenerse en cada una de las expediciones y cuál fue exactamente el saldo. De lo que no debe inferirse, sin embargo, que de los registros no pueda obtenerse información de gran utilidad para otros aspectos de la historia económica preindustrial. Permite, por ejemplo, conocer la tipología de los productos que se transportaban en los barcos capturados: telas, cera, miel, etc. Del mismo modo que el precio de venta de las mercancías propiamente dichas y el de los miembros de las tripulaciones enemigas que pudieron venderse como esclavos. Por ello, dado que se trata una etapa sobre la que no abundan, precisamente, las series continuadas de precios, se trata de una fuente de gran valor para intentar reconstruir series de precios. Así mismo, de entre las distintas relaciones de gastos, merecen una especial mención los relativos a la comida de la gente que trabajaba en las ataranzas de Portopí para los preparativos de la Escuadra de Mallorca, entre los meses de noviembre de 1676 y mayo de 1677<sup>12</sup>. Ello nos permite, por un lado, conocer el precio de los

---

<sup>10</sup> Llibre ... ff. 2-2v.

<sup>11</sup> Sobre todo si tenemos en cuenta que en siglo XVII y ya antes, eran abundantes los libros de cuentas que podían calificarse de auténticos sistemas contables. Así, por ejemplo, ya desde el siglo XIV la Procuración Real del Reino de Mallorca mantenía registros contables con una gran uniformidad estructural cumpliendo ya todos los requisitos del sistema contable denominado partida simple e incluso anticipando ciertos elementos lindantes con la partida doble. Véase, Sastre Moll, J. y Llompart Bibiloni, M: “La Tesorería del reino de Mallorca durante su época de esplendor”, Editorial UIB (2008), pag 106

<sup>12</sup> <<Gastos que fa Jacinto Blanco per la Escuadra que va en Server de Sa Majestad que Deu guarde, Governador el Capitan Pere Flexes per la comida, per la gent qui treballa en Portopi y diversos gastos>. ARCHIVO VIVOT, Llibre de l'Armament ... ffd. 5-7.

jornales de algunos trabajadores en particular (herrereros, carpinteros, boteros, etc.) y, sobre todo, conocer la composición de la dieta de la “gente del mar” y el precio de los principales alimentos. Nos consta, por ejemplo, que además de productos no perecederos (aceitunas, tocino, arroz o aceite), consumieron verdura (coles, puerros, acelgas, pimientos rojos, etc.), pescado fresco (sardinas) y sazonado (bacalao) y que incluso se compraron algunos animales vivos (cuatro cerdos) que probablemente se embarcaron en alguna de las naves para que la tripulación pudiera comer carne fresca. A continuación, dado el valor documental del registro y en vistas a poder cotejar, en un futuro, si la forma en que se hicieron las anotaciones guarda es similar a la que en su momento pudieron hacer otros inversores, hacemos una breve descripción del mismo.

El documento en cuestión, el cual originariamente no está numerado, comienza en el folio 4, en donde se relacionan las cantidades recibidas por Jacinto Blanco de los armadores con indicación de la fecha de entrega y el nombre del armador, totalizando 4.644 L 8 s 8d. En las páginas siguientes, hasta la 9, se detallan una serie de pagos efectuados por el mismo J. Blanco para comida y otros productos para las embarcaciones. A partir de la página 15 y hasta la 19, se van detallando otros gastos para la Escuadra que totalizan 4.746 L 13 s 6d y que se saldan con el dinero recibido de los inversores. Desde las páginas 9v hasta la 13 se detallan cuentas de gastos de los diversos armadores (Montenegro , Sureda, Suñer,...) y, a partir de la página 28 y siguientes, se trasladan los importes totales de estos gastos para cuadrar las cuentas particulares de dichos armadores.

A partir de la página 19v y siguientes se cuantifica el apresamiento de la nave francesa llamada “Jerusalem Nova” y en la página 21 su saldo se traslada a la página 47. A continuación, páginas 47 a 49) y, después de descontar el preceptivo 10% de pilotaje, su saldo se reparte por terceras partes (*a la gent, a l'armament i als vaixells*), correspondiendo a cada grupo la suma de 1.594 L 5s. Finalmente, en la página 50v, dicho importe se reparte entre los armadores. En la página 21v hay, no obstante, una anotación de 3 de agosto de 1677 sobre un reparto concreto (La “Nova Jerusalem”) entre los armadores. Entre las páginas 26v a la 27v se contabilizan repartos, en las mismas referidas terceras partes, y a su vez, se desglosan los repartos, dentro de cada grupo. A partir de la página 28 y siguientes figuran los repartos de los saldos de las cuentas particulares. Una forma de proceder que permite conocer, para cada embarcación, el reparto entre los armadores en sus diversas proporciones pactadas de antemano. Y del mismo modo, se desglosa entre los armadores el reparto que corresponde al concepto “armament”. Y, por último, como ya se ha anticipado, desde la página 28 y siguientes están registradas las cuentas particulares de cada uno;

detallándose los gastos antes contabilizados por cada embarcación y su contraprestación en especie.

En el archivo del conde de Montenegro, perteneciente a otro de los principales inversores de la Escuadra, se conservan otros registros documentales con títulos muy parecidos al del documento anteriormente comentado. Por ejemplo, y solo por citar un registro entre los muchos que en este caso tratan sobre el corsarismo en general o la Escuadra de Mallorca en particular, destaca el legajo titulado “*Cuenta y memoria de los gastos: se han causado en la Escuadra de Mallorca para el Servicio de Su Majestad ... gobernandola el gobernador y capitán Pedro Flexas*<sup>13</sup>...” Sin embargo, en este caso, la relación es mucho más clara y ordenada. Tanto por lo que respecta a la caligrafía y al modo en que se anotan las partidas como a los sumatorios sobre precios, gastos o beneficios. Se relacionan las capturas realizadas por las distintas embarcaciones durante el año 1677, es decir durante la segunda expedición. Se especifica el lugar concreto donde se hicieron, los bienes que se apresaron y el valor en venta de los mismos y, finalmente, se presenta un resumen de los beneficios de la expedición. En total, 170.846L 1s 9d procedentes del valor de las ventas de las mercancías, al que se le descuentan los gastos que por distintos conceptos tuvieron que realizarse durante el viaje (112.945L 4s), lo que supone un beneficio neto de 57.905L 1s 9d a repartir entre los distintos socios en función de las cantidades invertidas por cada uno. En cualquier caso, este registro refleja solo un año concreto de actividad de la empresa y no permite extraer un balance detallado de las sucesivas campañas de la Escuadra. Lo mismo sucede, por citar un último ejemplo, si intentamos la reconstrucción a partir de los documentados conservados en otros archivos particulares; por ejemplo, a partir de los papeles que pertenecieron a uno de los capitanes de la Escuadra: Joan Ballester.<sup>14</sup>

El sesgo “contable” que presentan en este ámbito los documentos conservados en los archivos privados se explica, como en cualquier otro campo, por el hecho de que los particulares, a diferencia de las instituciones públicas, no estaban obligados a conservar necesariamente toda la documentación que generaban; pues en principio sus cuentas (a no ser que se produjera un litigio por cuestiones hereditarias) no tenían por qué ser supervisadas. De ahí, que en general, los libros de cuentas, independientemente

---

<sup>13</sup> ARM. Archivo del Marqués de La Torre, Legajo 59 M, pliego 2/38.

<sup>14</sup> Fundamentalmente, ARM PS, ACA CdA. Ls 997-999; ARCHIVO MAS DEL PLA DEL REY (Papers del Capità Joan Ballester).



del tipo de negocio al que hicieran referencia, no figuren, generalmente, entre las tipología documentales mejor conservadas de los archivos privados<sup>15</sup>. Entre otras cosas, porque a diferencia de otros documentos como los títulos de propiedad o las cartas de establecimiento de tierras, dejaban de tener utilidad cuando cesaba el negocio o la actividad y la generación siguiente se decantaba por otro tipo de negocios. Además, dado que en la época preindustrial, no había ninguna normativa concreta según la cual las empresas debían llevar la contabilidad siguiendo unos principios preestablecidos, resulta también igualmente comprensible que por mucho que se tratara de empresas colectivas, cada socio llevara las cuentas de la forma que considerara más conveniente, que anotara solo aquellos aspectos que para él tenían una especial trascendencia o, simplemente, que no se llevara ninguna contabilidad particular. Todo ello sin olvidar que los archivos privados han sido, tradicionalmente, los más afectados por la falta de concienciación de algunos titulares en relación a la conservación del patrimonio documental; lo que al fin y al cabo puede ayudar a entender que aunque en su momento se confeccionaran registros contables propiamente dichos, éstos no se hayan conservado.

Sea como fuere, lo que por nuestra parte nos interesa subrayar es que documentalmente el hecho de que el corso fuera una actividad en la que económicamente participaba la corona y que legalmente tenía que autorizar a través de la emisión de una patente, acreditaba a los funcionarios reales a supervisar los resultados de las expediciones en corso y, periódicamente, obligaba a los inversores a entregar la documentación sujeta a revisión. En el caso de los corsarios mallorquines y de la Escuadra de Mallorca en particular, dicha documentación se ha conservado (fundamentalmente en forma de memoriales) en el Archivo de la Corona de Aragón y, su exploración, juntamente con las actas notariales en las que se escrituraron las inversiones (conservadas en este caso en la sección de Protocolos del Archivo del Reino de Mallorca), nos ha permitido obtener una visión de conjunto del funcionamiento de dicha empresa y de las expediciones relacionadas con la campaña de Mesina. Un ejercicio que ha requerido, como decíamos, cotejar información contable y no contable de carácter público o privado y que nos ha permitido, sobre todo, analizar los costes del

---

<sup>15</sup> Sobre el particular, resultan de interés las reflexiones realizadas por A. MOREY en el libro compilado por E. SAGUER, G. JOVER i H. BENITO (Ed.), *Comptes de senyor, comptes de pagès. Les comptabilitats a la història rural*. Universitat de Girona, Associació d'Història Rural de les Comarques Gironines, pp. 147-170.

armamento y la extracción socio-profesional de los inversores, aproximarnos a los gastos y beneficios derivados de algunas de las expediciones, analizar los repartos entre los interesados y, por último, analizar la desmembración de La Escuadra y contextualizar la crisis del curso mallorquín.

### 3. *Armamento e inversores de La Escuadra de Mallorca*

Las cantidades invertidas por los socios de la empresa se escrituraban, aparte de que cada uno pudiera llevar sus propios registros, en un documento público o acta notarial que rubricaba, por lo general, un notario que a la vez participa en la empresa. Una mención especial merecen, para el ejemplo que nos ocupa, las sucesivas actas conservadas entre los protocolos del notario Juan Servera. Mediante su exploración se puede reconstruir el coste de los armamentos con la indicación expresa de sus partícipes y las cantidades individuales aportadas a tales efectos. Y, en nuestro caso, con anterioridad a la firma del primer acuerdo entre los armadores y el representante del Rey con el fin de contribuir a la resolución del levantamiento de Mesina, disponemos de dos relaciones fechadas a 24 y 25 de febrero de 1674 que nos permiten conocer el coste total y las aportaciones individuales. La primera relación contiene la preparación de la *Capitana Santa Cruz*, a cuyo mando figuraba el capitán Pedro Flexas; la segunda corresponde al armamento de la *Nuestra Señora del Rosario*, capitaneada por Jaime Ballester. En ambas se presenta la composición de los diversos inversores, con indicación de su *status* social y la cantidad aportada y ambas se extractan en las tablas nº 1 y 2 del apéndice documental<sup>16</sup>.

Antes de acabar el año, a 16 de diciembre de 1674, se establece un primer acuerdo entre los dueños y armadores de la Escuadra de Mallorca y el Señor don Pedro Vázquez Torrero, Vehedor y Proveedor General de los Reales Ejércitos de Cataluña. Se estipulaba que los primeros pondrían cuatro de sus naves al servicio de la Real Armada con el fin de sitiar el puerto de Mesina y obstaculizar su abastecimiento por parte de la armada francesa. Se trataba de la *Capitana Santa Cruz*, de la *Almiranta San José*, de la

---

<sup>16</sup> Previamente, de 21 de abril de 1673, disponemos de una noticia sobre el armamento de la “Nave *Capitana Nuestra Señora de la Victoria Sant Antoni Bonaventura*, capitaneada por Matheu Bosch. El total gastado fue de 7.134 libras, 11 Sueldos y 4 (dineros), de las que 1.000 libras fueron aportadas por el Señor don Juan Miquel Sureda. ARCHIVO CASA VIVOT, Negocis per Mar. (sin foliar). En este mismo documento, el total de los dos armamentos posteriores (la *Capitana Santa Cruz* y la *Nuestra Señora del Rosario* -24/25 febrero de 1674- no coincide exactamente con el que nosotros ofrecemos. Para la primera de las naves se lee la suma de 10.558 libras, 5 sueldos y 3 dineros; para la segunda, 1.129 libras 15 S. Sin embargo, las cantidades aportadas por Joan Miquel Sureda son las mismas.

*Santa Teresa y de la Santiago*; aunque finalmente desde el puerto de Palma solo zarparían tres, pues la cuarta –la *Santiago*– fue localizada en Cerdeña a finales de 1674, “la sacaron los moros del puerto donde se hallaba”<sup>17</sup>. Esto explica que sólo se disponga de los tres armamentos de las fragatas que finalmente acudieron “a los parages y fronteras de Messina para impedir que no entraran provisiones en la misma ciudad”<sup>18</sup>. El coste dichos armamentos alcanza las 33.620 libras, 19 sueldos y 9 (dineros), de las cuales 23.921, 19 y 9 corresponden al de las naves, la *Capitana Santa Cruz* y la *Almiranta San José*<sup>19</sup> y 9.700 libras al de la *Santa Teresa*.

El contrato entre los dueños de la Escuadra de Mallorca y el representante real sería el primero de los dos que firmarían ambas partes durante el tiempo que duró la rebelión. Antes de proceder al segundo acuerdo, consta un nuevo armamento de la Escuadra, esta vez sólo acoge a las dos principales embarcaciones, la *Capitana Santa Cruz* y la *Almiranta San José*. Data del 7 de febrero de 1676; su objetivo es claro: *impedir en tot lo que nos sia posible que no entren socorros en la ciutat de Messina*. En esta ocasión, el mando de la Escuadra lo ostenta Don Antoni Dameto siendo sus capitanes respectivos Bernat Suñer y Bernadí Estarellas, quienes también invierten en dichos armamentos.

El día 13 de enero de 1677 los “dueños y armadores” de la Escuadra de Mallorca (Ramón Despuig, Conde de Montenegro y de Montoro, Don Juan Miguel Sureda, el capitán Jaime Canales, Juan Bautista Suñer, el capitán Pedro Flexas, Juan Ballester, Agustín Antonio y Miguel Alexis Cortés y Gabriel Cortés de Francisco) establecen un nuevo contrato con el Señor Pedro Vázquez Torrero, Veedor y Proveedor General del Real Ejército de Cataluña<sup>20</sup>. En él, los primeros ponían sus cinco embarcaciones a disposición del Rey Católico para contribuir a la recuperación de la ciudad de Mesina, ocupada por los franceses. Este acuerdo guarda un inmenso parecido al anterior; aunque como veremos, en el segundo, los armadores mallorquines, seguramente

---

<sup>17</sup> Según Pedro Vázquez Torrero en acta del 15 de abril de 1675. ARM, PS 995, f. 102v.

<sup>18</sup> Acta del 18 de enero de 1675. ARM, PS 995 f. 21.

<sup>19</sup> El documento original cita expresamente la cifra de 23.915 libras de las que 13.000 corresponden a la nave *Capitana* y 10915 a la *Almiranta*. ARM, PS 995 ff. 21-24. Esta cantidad –así como sus dos partes indicadas– es recogida por J. CIRERA y PRIM “Escuadra de Mallorca en el siglo XVII”, *Boletín de la sociedad Arqueológica Luliana*, XXXVIII (1942) p-. 363. A la cantidad total habría que añadir la de 488 libras, 16 sueldos y 2 dineros por diversos gastos no contabilizados en el acta del 18 de enero de 1675, según acta posterior del 18 de febrero del mismo año ARM, PS 995, ff. 65v-67v.

<sup>20</sup> ARM, PS 997, ff. 34-44v. Un primer estudio detallado del mismo, así como su transcripción literal, se encuentra en G. LOPEZ NADAL, “Mallorca y la rebelión de Mesina (1674-1678). Los contratos de la intervención isleña”, *Cuadernos de Historia Militar*, 1 (2ª ed.), 1995, pp. 146-162.

conscientes de la necesidad que tenía la corona de contar con la Escuadra, incrementan sus exigencias.

Según lo indicado, esta vez la Escuadra se componía de cinco embarcaciones: cuatro fragatas: La *Capitana Santa Cruz*, la *Almiranta La Concepción*, El *Gobierno San Joseph*, la *San Antonio*, y un Petache, el *San Andrés*. Posteriormente, la fragata, la *San Antonio*, sería sustituida por otro petache, el *Santa Teresa*<sup>21</sup>. Sobre sus respectivos armamentos, se dispone de tres actas notariales que ilustran la repetición de algunos nombres (aunque en esta ocasión no participa el nuevo Virrey) y la presencia nuevos inversores. La primera lleva la fecha de 20 de mayo y en ella el capitán Jaime Ballester declara haber recibido de su hermano, Juan, la cantidad de 15.309 libras 8 sueldos y 8 dineros para el armamento de *La Concepción*<sup>22</sup>. Dicha fragata, así como el petache *Santa Theresa*, iba gobernada por Joseph Cordilla, siendo su capitán dicho Jaime Ballester. Sus financieros figuran, al igual que en los casos anteriores, en la tablas del apéndice documental.

Antes de ofrecer otros detalles significativos sobre la dimensión militar y económica de esta organización, conviene detenerse para recapitular sobre el volumen de estas cuantías así como el interés de los diversos sectores sociales isleños en participar de estos negocios. Las ocho actas notariales, contabilizadas entre 1674 y 1677, suponen el armamento de doce naves y un total invertido de 132.269 libras, 6 sueldos y 1 dinero. La tabla siguiente recoge la relación individual extraída de dichos protocolos y recoge las inversiones realizadas en distintas fechas para un total de doce naves.

Tabla 1: Cantidades invertidas en las distintas embarcaciones de la Escuadra (1674-1677)

NOMBRE EMBARCACIÓN	FECHA	TOTAL		
		LIBRAS	SUELDOS	DINEROS
Capitana Santa Cruz	28/02/1674	10.750	6	11
Nuestra Señora del Rosario	25/02/1674	8.124	6	8
Capitana Santa Cruz y la Almiranta San José	16/12/1674	23.821	19	9
Santa Teresa	16/12/1674	9.700		

<sup>21</sup> Se ignoran las causas. Sabemos, por acta del 3 de enero de 1677, que el Conde de Montenegro compraba a los patronos Tomás Fort y Onofre Pont “*el navío nombrado <San Antón>, antes <Philipote>, con un caballo negro en la popa*”, para incorporarla a la Escuadra de Mallorca en su nueva expedición a Mesina. Su coste fue de 3.260 pesos. ARM, PS 997, 3v-7v. La inclusión del segundo petache aparece en la expedición realizada por dicha escuadra en 1678. G. LOPEZ NADAL, *El corsarisme ...*, p. 546.

<sup>22</sup> ARM, PS 997 ff. 299-302v.

Capitana Santa Cruz y la Almiranta San José	07/02/1676	21.494		
Fragata La Concepción	20/05/1677	15.309	8	9
Capitana Santa Cruz, la Almiranta San José y el Patache San Andrés	26/05/1677	33.767	4	
Patache Santa Teresa	08/07/1677	9.300		
TOTAL		132.265	6	1

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos que figuran en los cuadros 1-8 del apéndice documental.

En total, en los doce armamentos reseñados participan, según se desprende de la tabla siguiente (nº2), y de forma muy desigual, treinta y siete personas. Sobresalen, como era normal en las empresas mercantiles de estas características, los individuos pertenecientes al estamento mercantil. En conjunto, invierten un total de 72.116 libras, lo que supone un 55,08 % sobre la inversión total. Destacan, a continuación, los integrantes del brazo noble con un monte de 37.277 libras que representa un 25,47%<sup>23</sup>. Las inversiones de los capitanes y, entre ellos, los “gobernadores de la Escuadra”, Antonio Dameto (quien por linaje pertenecía también a la nobleza) y, preferentemente, Pedro Flexas suponen un total de 15.669 libras; lo que en términos porcentuales equivale a un 11,96%. Finalmente, un grupo de artesanos (farmacéuticos, herreros, carpinteros y boteros) que, en conjunto, aportan una cifra que puede considerarse testimonial (4.431 libras, que significan el 3,38 % sobre el total) y cuya participación entendemos que está relacionada con el hecho de que debieron aportar material o trabajo en el transcurso de los armamentos y, probablemente, en lugar de recibir una retribución en dinero fueron compensados con una participación en el negocio. Por último, hay dos inversiones que merecen un comentario especial: la del Capitán General y Virrey, Don Juan Francisco Cebrián, Conde de Fuenclara, con 1.360 libras (el 1,03% sobre el total) y la del notario Juan Servera, con 76 libras (0,05%). Su presencia, si se quiere simbólica, especialmente en el segundo caso, comporta un compromiso con la institución corsaria: la del Virrey otorga la patente para acudir al corso y emite sentencia sobre si las presas se han realizado acorde a la ley; el notario, con su firma, rubrica la

---

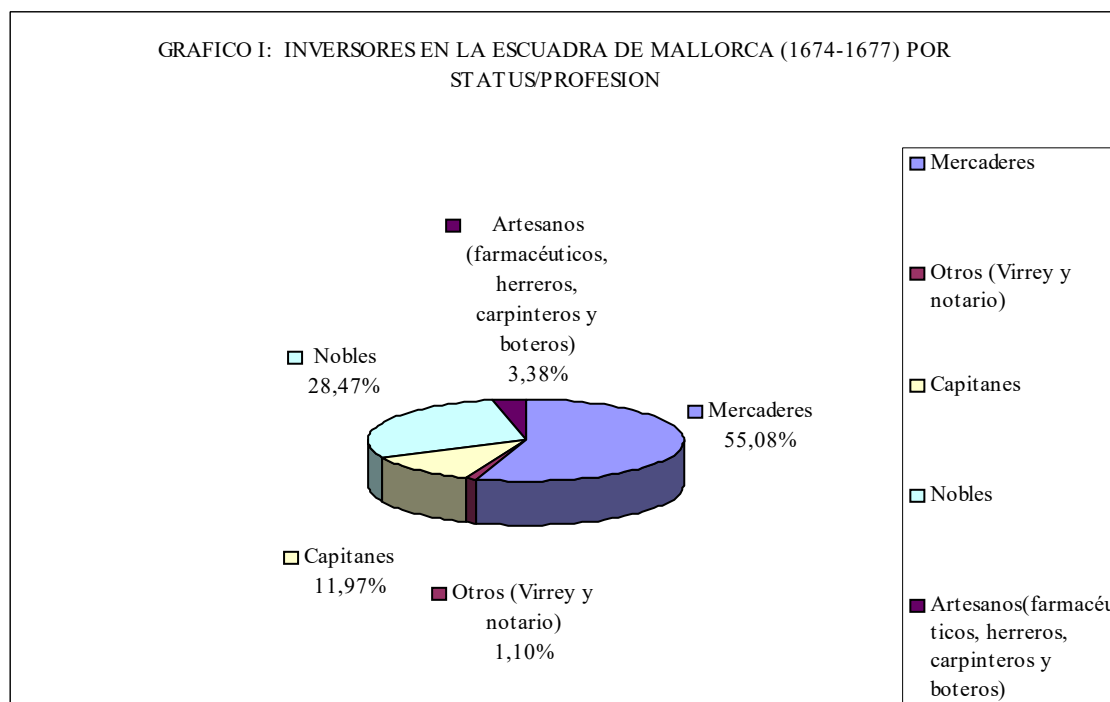
<sup>23</sup> P de MONTANER, “Nobleza, comercio y corso en la Mallorca moderna: los <Negocis per Mar> de los Sureda>. Mayurqa 19 (1979/80), pp. 233-244.

legitimación de la depredación. En suma, estamos ante un dilema de naturaleza jurídica pues, en buena manera, ambos personajes eran juez y parte de un mismo proceso<sup>24</sup>.

Nombre	Estatus/Profesión	Armamentos	Cantidad Invertida		
			Libras	Sueldos	Dineros
Juan Ballester	Mercader	7	25.760	12	4
Juan Bautista Suñer	Mercader	9	24.006	4	
Ramón Despuig	Noble	10	18.289	3	1
Gabriel Cortés, de Francisco	Mercader Judeo-conversos	9	13.966	9	
Agustín Antonio y Miguel Alex Cortés	Mercaderes Judeo-conversos	9	13.676		
Juan Miguel Sureda	Noble	9	13.303	1	
Pedro Flexas	Capitán	8	7.989	4	1
Pablo Delayet	Mercader	4	2.827	19	
Cristóbal Garcías	Herrero	9	2.827	15	
Francisco Desbrull	Noble	2	2.588	13	4
José Cordilla	Capitán	2	2.317		
Jaime Canals	Capitán	6	1.992	1	
Jaime Ballester	Capitán	2	1.500		
Jerónimo Campaner	Mercader	2	1.446	7	
Conde de Fuenclara	Virrey	2	1.360	6	4
Bernardino Estarellas	Capitán	5	1.1318	6	8
Domingo Fuster	Mercader Judeo-converso	2	1.243	12	
Gaspar de Puigdorfila	Noble	2	930		
Gabriel Xambó	Mercader	1	700		
Juan Antonio Escardo y Jacinto Blanco	Mercaderes	7	650		
Jerónimo Doms	Noble	1	572	14	10
Joanot de Sala	Noble	1	500		
Juan Crespí	Farmacéutico	5	490		
Bernat Suñer	Capitán	2	453		

<sup>24</sup> Estas cifras difieren en algo de las presentadas hace seis años en la XXXI Settimana. –G. LÓPEZ C. MANERA, “Minoría étnica y poder económico: la intervención de los chuetas de Mallorca en el comercio marítimo, 1650-1800”, en S. CAVACIOCCHI (ed.) *Il ruolo economico delle minoranze in Europa secc. XIII-XVIII. Firenze*, 2000 pp. 463-466. Además de haber introducido nuevos armamentos, en aquella ocasión los chuetas (Agustín Antonio, Miguel Ángel Cortés, Gabriel Cortés de Francisco y Domingo Fuster) se han considerado entre los mercaderes.

Juan Malia	Farmacéutico	5	440		
Antonio de Arabí	Noble (Ibiza)	1	434	3	2
María Montero	Noble (Ibiza)	3	396		
Gabriel Gartany y Sebastián Salom	Boteros	1	314		
Nicolás de Santacilia	Noble	1	265	16	8
Damián Más	Farmacéutico	1	270		
Marco Antonio Net	Mercader	2	200		
Antonio Dameto	Capitán	2	100		
Esteva Jaume	Carpintero	1	90		
Juan Servera	Notario	1	76	14	
FUENTE: Elaboración propia a partir de los protocolos indicados (ARM. PS 994-997)					



#### 4. Los contratos entre los armadores y la corona

En los protocolos que sellan los pactos entre los armadores y el delegado real se ofrecen detalles relevantes que nos permiten plantearnos la envergadura de estas expediciones. Un análisis comparativo de ambos acuerdos permite constatar una mayor potencia artillera (piezas de hierro y de bronce) de la segunda escuadra con respecto a la primera, máxime cuando la fragata *Santiago* se quedó retenida en Cerdeña. La tabla 3 lo pone de manifiesto muy palpablemente.

TABLA 3: PIEZAS DE ARTILLERIA EN CADA ESCUADRA		
1). Primera escuadra (16/XII/1674): cuatro fragatas:		
Embarcación	Piezas de hierro	Piezas de bronce
La Capitana <i>Santa Cruz</i>	44	10
La Almiranta <i>La Concepción</i>	24	20
La <i>Santa Teresa</i>	20	16
La <i>Santiago</i>	20	10
2). Segunda escuadra (17/I/1677) cuatro fragatas y un patache:		
Embarcación	Piezas de hierro	Piezas de bronce
La Capitana <i>Santa Cruz</i>	44	12
La Almiranta <i>La Concepción</i>	60	20
La <i>San Antonio</i>	36	12
La <i>San Jose</i>	20	24
El <i>San Andrés</i>	17	12
Fuente: elaboración propia a partir de los protocolos indicados (ARM PS 994 y 997)		

En cuanto a la capacidad (porte) y tripulación (soldados y marineros), lamentablemente tan sólo se dispone de datos sobre la segunda Escuadra que se recogen en la tabla siguiente (nº 4). Se trata de una flotilla de considerables dimensiones, ya por su potencia y capacidad de desplace ya por lo que respecta al casi millar de hombres transportados; casi el doble de los que habría ocupado la primera escuadra.

TABLA 4: CAPACIDAD Y TRIPULACIÓN DE LA SEGUNDA ESCUADRA (17/I/1677)		
Embarcación	Porte (toneladas)	Plazas
La Capitana <i>Santa Cruz</i>	350	200
La Almiranta <i>La Concepción</i>	500/600	290
La <i>San Antonio</i>	280	240
La <i>San José</i>	200	120
El <i>San Andrés</i>	150	110
Total	1480/1580	960
Fuente: ARM PS 997 ff. 3v-7v		

En cada contrato los armadores establecen, así mismo, una cláusula en la que se fijan como cantidades mínimas a percibir -en concepto de ‘equipamiento’- cinco mil y treinta mil pesos respectivamente. En el primer acuerdo, los armadores añaden que si al llegar a las costas de Mesina la ciudad ha sido recuperada, se les deberán abonar diez



mil pesos<sup>25</sup>. Al referido coste y anticipo, los corsarios añaden otras dos condiciones que, igualmente, merecen subrayarse por sus consecuencias implícitas: la primera afecta a la determinación de no permitir nuevos armamentos en corso a fin de no dispersar a una marinería ya algo escasa<sup>26</sup>; la segunda, a la lógica exigencia de condonación del quinto real, es decir del impuesto que se cobraba el soberano de las presas que sus súbditos hacían ‘*en mar y tierra*’<sup>27</sup>.

Probablemente, la estipulación de tan elevado coste, actuaría como factor determinante a la hora de decidir, finalmente, sobre la puesta en marcha, o no, de lo acordado. Por ello no deberemos sorprendernos al cerciorarnos que el segundo contrato acaba en mera agua de borrajas. Sin embargo, interesa detenernos en las cláusulas del mismo suscrito el 13 de enero de 1677. Como ya se ha dicho, actúan, por una parte, el Proveedor General del Real Ejército de Cataluña Sr Pedro Vázquez Torrero y, por otra parte, los armadores de la Escuadra de Mallorca. En dicho documento, los armadores mallorquines ponían a disposición de la Corona las ya citadas cinco embarcaciones “*como buenos vasallos del Rey*” durante el tiempo de 6 meses para la recuperación de Mesina. Entre las condiciones propuestas destacan las siguientes:

- Las embarcaciones constarán de un total de 900 hombres, incluidos los capitanes y los oficiales, de los cuales 2/3 partes deberán ser “gente de mar” y la otra tercera parte, gente de infantería, pagada y sustentada por cuenta de los armadores mallorquines. Se pacta expresamente que una vez cumplidos “*6 meses y no más de este servicio*”, Pedro Flexas pedirá consentimiento al Gobernador de la Armada para retirarse, pero en todo caso tendrá libertad para volver a Mallorca o tomar el rumbo que le pareciese “*sin incurrir en falta ni pena alguna*”.
- En cuanto a las condiciones económicas del servicio, es decir, el ofrecimiento de los 900 hombres en cinco embarcaciones durante 6 meses; la Corona contribuiría con la entrega de 77.500 pesos que deberán ser abonados por D. Francisco Monserrate y Vives, Barón de Ribellas de Barcelona, de los que se

---

<sup>25</sup> Esta posibilidad, curiosamente, no se contempla posteriormente. en éste se hace constar que ‘*si en el discurso de este serbicio se reduxesse dicha ciudad de Messina a la Real Obediencia o se hisiesen dichas pazes y Su Magestad necessitasse del serbicio desta Esquadra y el Capitan General de la Armada le despudiese se ha de procetear sobre los quarenta y siete mil quinientos pesso que se le han de pagar por mesadas y reducir dellas la cantidad que tocara por el menos tiempo que huviere servido contandose desde el dia que huvieren salido los vaxeles desta ciudad asta el en que el señor Capitan General de la Armada la despidiere del Real Serbicio*’. ARM, PS 997. ff. 34-44v

<sup>26</sup> G. LOPEZ NADAL, El corsarisme ....

<sup>27</sup> G LOPEZ NADAL ‘Límpost a les preses per mar: el Quint Reial’, *Fiscalitat estatal i hisenda local (ss. XVI-XIX). Funcionament i repercussions socials*. Palma de Mallorca, 1988, pp. 301-312.

pagarán 30.000 al contado en la Ciudad de Mallorca en el plazo de 50 días. Se pacta que, para el caso, que no se hiciese esta primera entrega, el acuerdo quedaría anulado pudiendo los armadores mallorquines disponer libremente de las cinco embarcaciones. El importe restante de 47.500 pesos se pagará en la ciudad de Barcelona en doblones de peso a razón de 32 reales de plata cada uno, que deberán abonarse en 6 plazos. El primero de ellos después de dos meses que hayan zarpado las embarcaciones, y el resto en meses consecutivos.

- Asimismo se pacta, caso que la ciudad de Mesina ya hubiese sido “*reducida a la obediencia de su majestad*” antes de la llegada de la embarcaciones mallorquinas no se retornaran los 30.000 pesos recibidos, pudiendo la flota mallorquina tomar viaje hacia las costas de Berbería o cualquier otro territorio infiel. Se establece, por otra parte, que si la ciudad de Mesina es conquistada antes de los 6 meses, y por tanto, finalizase el servicio, la escuadra mallorquina percibirá de los 47.500 pesos pactados la parte proporcional por los meses que le corresponden
- Si en el trascurso del viaje las embarcaciones mallorquinas apresasen embarcaciones enemigas, dichas presas pertenecerán a los armadores mallorquines sin necesidad de contribuir a la Corona. En el caso “*lo que Dios no quiera*” que durante el servicio se perdiese alguna embarcación por cualquier motivo, ni la Corona tendría obligación de pagarla, ni los armadores mallorquines deberían deducir nada de los 77.500 pesos pactados.
- Se establece que si por cualquier circunstancia adversa no llegasen a tiempo las embarcaciones mallorquinas en el momento de la salida de la Escuadra Real, se estipula que lo harán cuando lleguen, y tampoco será necesario que salgan las cinco embarcaciones juntas; bastando que salgan dos juntas y las demás cuando sea posible.
- En el momento de la partida, la persona nombrada por la Corona podrá verificar que las embarcaciones mallorquinas cumplen con las condiciones acordadas y se pacta que el capitán Pedro Flexas deberá ser honrado con el título de Gobernador de la Escuadra, como premio por los servicios pasados.
- Para el caso de que el servicio se ampliase a más de 6 meses D. Francisco Monserrate y Vives deberá abonar el exceso en la misma proporción que los 6 meses pactados.
- Por último, dada la dificultad que reconocen los armadores mallorquines de conseguir los 900 hombres, se intenta contratarlos en Génova y Livorno, solicitando a la Corona la suspensión temporal de salida de ciertas embarcaciones menores.

El contrato finaliza con la promesa de los armadores de cumplir el contenido del contrato, obligándose con todos sus bienes presentes y futuros. Y así también, Pedro

Vázquez, en nombre de la Corona, manifiesta su conformidad con todo ello. Sin embargo, el contrato consta de un anexo de 6 de Febrero de 1677 en el que Pedro Vázquez, considerando que el porte y la calidad de las embarcaciones ofrecidas no pueden ser capaces de oponerse al enemigo, finalmente no admite la propuesta, pese a manifestar el agrado por el celo y prontitud con que se disponían a ofrecer este servicio. Sin duda, el nuevo asesor sabía perfectamente que, después de las inversiones realizadas, con contrato o sin él, los corsarios isleños iban a apoyar la causa real. Y, desde luego, era mucho más conveniente para las arcas reales, dado que se obtendría un mismo beneficio sin tener que pagar por ello. A pesar de la frustración del contrato, el corso isleño no se arredró en lo más mínimo. Sus actuaciones en aguas cercanas a Sicilia fueron de gran ayuda a la causa del Rey Católico al hacerse con embarcaciones destinadas al aprovisionamiento de Mesina al tiempo que dificultaba el comercio regular de los enemigos franceses.

##### 5. Balance del viaje en corso de la Escuadra de Mallorca (1677-78)

El balance de la segunda expedición de la Escuadra puede reconstruirse, como apuntábamos en el apartado de fuentes, a través del memorial conservado en el Consejo de Aragón<sup>28</sup>. En el capítulo de gastos, además de los ya comentados sobre el armamento, cabe añadir los que afectan a los viajes, de duración comprendida entre los nueve y los doce meses. Se trata de dispendios relacionados especialmente con la carena de las naves así como el aprovisionamiento de la marinería<sup>29</sup> y a éstos hay que añadir los derivados del proceder en los distintos puertos de escala. Debemos destacar, igualmente, la pérdida –probablemente por captura- del patache San Andrés, lo cual refleja el riesgo de estas empresas. Desafortunadamente, no se sabe con certeza el número exacto de las gentes que iban a salario, aunque nos consta que en total había 960 “hombres de mar”; entre soldados y marineros. El siguiente cuadro (nº 6) contiene la relación de costes y beneficios de la expedición organizada en grandes partidas y subdividida por embarcaciones.

TABLA 6: VIAJE EN CORSO DE LA ESCUADRA DE MALLORCA (1677/1678)	
I. Costes	Cantidad

<sup>28</sup> ACA, L. 999. Transcrito íntegramente en G. LOPEZ NADAL, *El corsarisme...*, pp. 546-550.

<sup>29</sup> Véase, al respecto, G. LOPEZ NADAL, “Comerç en el mar. Aspectos sobre el consumo alimenticio en la navegación mediterránea europea (ss. XVI-XVIII)” en S. CAVACIOCCHI (Ed.), *Alimentazione e Nutrizione Secc. XIII-XVIII*. Firenze, 1995, pp. 527-538. En dicho artículo se ofrece la relación del gasto generado por la alimentación de la tripulación de la nave *La Nueva Europa*, entre el 13 de noviembre de 1678 y el 31 de julio de 1679. Como se observa, esta embarcación fue una de las capturadas en la presente expedición de la Escuadra de Mallorca (1677/1678 (14).

a). Armamento	Libras	Sueldos	Dineros
La Capitana Santa Cruz	Los tres.		
El Gobierno San José	34.761		
El patache San Andrés			
La Almiranta La Concepción	15.800		
El patache Santa Theresa	9.600		
b). Viaje			
La Capitana Santa Cruz (9 meses)	4.600		
La Almiranta La Concepción (9 meses)	5.000		
El Gobierno San José (1 año)	3.200		
El patache San Andrés (1 año)	2.800		
El patache Santa Theresa (9 meses)	2.200		
c). Pérdida El patache San Andrés	5.000		
d). Salarios de la gente (cinco navíos)	6.000		
e). Derechos de aduanas de todas las presas	10.000		
f). Gastos de cuarentena pesador y descarga	10.000		
g). Armamento de la nave La Nueva Europa	4.000		
TOTAL	112.941		
II). Ganancias			
a). un navío hundido con siete turcos	452		
b). el navío francés La Nueva Jerusalem	119.945	7 S	1
c). una balandra mesinesa	560		
d). un carbo de moros	575	16 S	8
e). una saetía francesa	3.900		
f) una polacra francesa	906	6 S	8
g). una saetía francesa perdida en Menorca	0		
h). el patache francés San Jaime	18.700		
i). una saetía francesa	1.700		
j). la saetía francesa Santa Theresa	1.473	16 S	8
k). 695 pesos de unos “turcos”	784	13 S	4
l). una polacra sin precisar origen	793	6 S	8
m). un navío con 85 ‘turcos’	14.166	13 S	6
n). el navío francés La Nueva Europa	6.600		
TOTAL	170.558	11	
FUENTE: Elaboración propia a partir de ACA, L.999.			

El apartado de beneficios –léase, presas- se abre con la referencia a siete turcos procedentes de un navío capturado por la *Almiranta la Concepción* en las costas de Berbería. De su tripulación nos consta, así mismo, que dos murieron en el combate y otros dos resultaron “*muy heridos*”. Una segunda relación corresponde a la captura de un navío con 85 “turcos” hecha por la *Capitana Santa Cruz* en las costas de Sicilia. Los “turcos” fueron vendidos en Malta “*a cien pesos cada uno*”. En dicho navío se hallaron ocho cajas de bonetes que se vendieron a 500 pesos cada una, mientras que “*el buque del navío se fue a pique*”. De las 14 capturas –en realidad, una menos dada la pérdida de una saetía en Menorca- 5 fueron realizadas por la *Almiranta la Concepción*, 4 (o 3) por la *Capitana Santa Cruz*, 4 por el *Gobierno San José*; una de ellas en compañía del patache *San Andrés* al que se atribuye también otra captura. Sin duda, el navío *la Nueva Jerusalem* es la presa más importante no sólo de la presente expedición sino de las que hemos podido contabilizar entre todas las realizadas por los corsarios isleños<sup>30</sup>. Sus 119.945 libras 7 sueldos y 1 dinero de valoración –incluidas las 3.000 libras en las que se estimó el buque- superan al monte total de esta expedición.

Esta nave, conducida por el capitán provenzal Pedro Audivert, fue capturada en las costas de Cerdeña por la *Almiranta La Concepción* a cuyo mando iba el capitán genovés, afincado en Mallorca, Josep Cordilla. La nave procedía de Esmirna y se dirigía hacia Marsella. La importancia de esta aprehensión reside en su ingente cargamento, compuesto especialmente por tejidos orientales (seda, algodón, pelo de cabra algodón en rama,...) además de cera, alfombras, ‘indianas’, camellote, cordobanes, vaquetas, cueros de vaca, etc. La captura fue declarada bien hecha por sentencia del 2 de julio de 1678; sin embargo, posteriormente, tras la reclamación de unos armenios por la incautación de sus propiedades, se apeló a la misma originándose una fuerte competencia entre las instituciones encargadas de administrar los asuntos del corso isleño, concretamente entre el Consejo de Guerra y el Consejo de Aragón<sup>31</sup>. De las restantes presas francesas se destaca el patache *San Jaime*, que procedía de Seida, la *Nueva Europa*, capturada en el puerto de Alexandreta, una saetía con provisiones para Mesina, otra saetía apresada en el “Archipiélago” –léase, en el Mediterráneo oriental, zona en la que la *Capitana Santa Cruz* capturaba la saetía *Santa Teresa*, una pollaca vacía por cuyo buque se pagaron 800 pesos y la saetía, cargada de vino y legumbres, que se perdió en Menoría; esas dos últimas fueron capturadas por la *Capitana “dentro del Millo”*. A éstas se añaden una balandra mesinesa, realizada por la *Almiranta* en aguas sicilianas y la apropiación de 695 pesos pertenecientes a unos turcos embarcados en un navío inglés retenido en las costas de Berbería.

---

<sup>30</sup> G. LOPEZ NADAL, *El corsarisme ...*

<sup>31</sup> Para tal litigio, G. LOPEZ NADAL, “Competencia entre el Consell d’Aragó i el Consell de Guerra pels judicis de les captures de cors a Mallorca. El cas de la presa <La Nueva Hierusalem>”, *Fontes Rerum Balearium*, III (1979/80), pp. 203-226.

## 6. Reparto de beneficios

Entre las distintas facetas que acreditan la esencia empresarial de la Escuadra de Mallorca cabe subrayar el procedimiento respecto al reparto de las presas. Ya hemos visto la presencia y contribución individual de quienes participaban en sus armamentos, unos armamentos en comandita que prefiguran lo que va a ser, posteriormente, la distribución del botín. Antes de entrar en ello, sin embargo, conviene recordar que, siguiendo costumbres medievales, del beneficio neto del corso -es decir, una vez amortizados sus costes de inversión, liquidado el quinto real y los derechos de pilotaje, así como los gastos de llegada (puerto, cuarentena, transportes, etc), - se hacían tres partes: dos para los armadores -‘per lo cano‘ y ‘per lo buc‘- y una para la tripulación<sup>32</sup>. De esta manera, los primeros recuperaban sus inversiones y disfrutaban de las dos terceras partes de las ganancias. Los protocolos notariales recogen, también, lo concerniente al reparto de presas. A modo de ejemplo, transcribimos el correspondiente al armamento de la *Capitana Santa Cruz* fechado en 24 de febrero de 1674<sup>33</sup>:

“ ... del procedit de totes las presas en primer lloch se pagara deu per cent per pilotatjes que se entregara a mi dit Capita Pere Flexes, despres las susditas Deu Mil Siscentas Sinquanta Vuit lliuras Sis sous y tres que coste lo present armament y axi mateix tots los drets y gastos que per benefici de ditas pressas se offeriran, y de lo que restare net se han de fer tres pars las quals se han de partir y partiran tres en ters al dit Capita, Officials, Mariners y soldats del dit vaxell y los dits dos tersos als dits señors so es lo hun ters per lo armament y lo altre per lo buch, armas, veles y demes arreus del dit vaxell ... ”

Se constata el gran partido que obtienen los capitanes –cuyo derecho de pilotaje les acarrea el diez por ciento del beneficio bruto- y los armadores, entre los cuales, como se ha visto, figuran estos mismos capitanes. Más adelante comprobaremos sus excelentes resultados. Con todo, los dueños y armadores -nobles y mercaderes- obtendrán sustanciosas ganancias. Otros ejemplos permiten observar su desigual distribución entre los armadores, siempre en proporción a las cantidades invertidas. En

---

<sup>32</sup> Según C. FERNANDEZ DURO “ *Las presas que se hicieren, así de mercaderías como de esclavos, se repartirán ínterras conforme al tercio vizcaíno; es decir, observando las reglas consuetudinarias de la antigua marina cántabra, o sea haciendo tres partes iguales: la una aplicada a la panática y municiones, la otra al navío y artillería y la tercera al armador y gente ...* ”. *La armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid, 1972. Vol. V pp. 8-9. Sobre estos aspectos, véase también tales J.L de AZACARRAGA y BUSTAMANTE, *El corso marítimo (Concepto, Justificación e Historia)*. Madrid, 1950

<sup>33</sup> ARM, PS 994, ff. 41-41v:

acta de 18 de julio de 1678 se estipula el reparto de *La Nueva Jerusalem* debiendo proceder de la siguiente forma<sup>34</sup>

‘... *hazemos reparticion y repartimos el valor del buque, arreos, armas y xarxiames avalandolo en tres mil libras y por semejantes se ha dado credito en el valor de todas las presas en la forma y modo siguiente. a saber es que del valor y primer coste del dicho navio <La Nueva Hierusalem> pertenece a mi dicho don Ramon Despuig Conde de Montenegro y de Montoro, una octava parte y una diesiseysena parte , a mi dicho don Juan Miquel Sureda una octava parte, a mi dicho el capitan Jayme Canals una diesiseysena parte a nosotros dichos capitanes Pedro Flexas y Felix Sero una quarta parte por entrambos, a mi dicho Juan Ballester mercader y el capitan Jayme Ballester mi hermano una quarta parte y a mi dicho Juan Antonio Scardo, en nombre del dicho Juan Bautista Suñer, la otra octava parte y en dicha conformidad se ha hecho el dicho repartimiento de dicho navio ...’.*

Resulta muy difícil interpretar, sin temor al equívoco, si tal reparto corresponde sólo al buque o también a su carga. De afectar únicamente al navío, de estas palabras se colige una distribución “por acciones” entre los citados armadores y capitanes. De significar el monte total de la presa -más de 119.945 Ls 7 S y 1- cabría plantearse si a tal fecha se habría procedido a la venta de las mercancías, y si se habrían liquidado las inversiones previas. En este caso, resulta extraño no encontrar todos los nombres de quienes habían armado la fragata la Concepción –su captora- y por el contrario otros de quienes habían invertido en otras tres naves de la Escuadra. Fuere como fuere, resulta lógico el interés de armadores y capitanes por repartirse tal suculento botín. Finalmente, el navío sería entregado, precisamente, a uno de sus armadores: al capitán Felix Sero, natural de El Grao y residente en la Ciudad de Mallorca, a quien en 1678 encontraremos pilotándolo, capturando una de las embarcaciones más emblemáticas de todas las presas hechas por los mallorquines, la navío malouina *La Quemaduc*<sup>35</sup>

Estas observaciones pueden servir también en lo referente al reparto, proporcional, de dos nuevas presas realizadas por la Escuadra de Mallorca en su última expedición anterior a la Paz de Nimega. Se trata del petache *San Jayme* capturado por el navío *San José* (8) y el navío *La Nueva Europa*, captura realizada por la *Almiranta la*

---

<sup>34</sup> ARM, PS 998. ff.262v-266.

<sup>35</sup> Esta embarcación sería la única captura que los mallorquines no restituirían a sus dueños franceses entre las quince naves que se vieron forzados a devolver por haberlas apresado una vez firmada la Paz de Nimega . Ver, ULTRA <La Paz de Nimega ....>

*Concepción* (14). En la primera, el total a repartir se evalúa en 1.700 libras. “de moneda de Mallorca”. En este caso, las proporciones deparan los siguientes beneficios<sup>36</sup>.

Tabla 7: REPARTO DEL PATACHE SAN JAIME		
Armador	Porcentaje	Valor (libras/sueldos)
Don Ramón Despuig	1/8	212 L 4 S
Don Joan Miquel Sureda	1/8	212 L 4 S
Cap. Pedro Flexas	1/8	212 L 4 S
Cap. Bernardino Starelles	5/8	163 L 8 S
Fuente ARM PS 998. ff. 212v-213.		

Lo mismo ocurre en el caso de *La Nueva Europa* (o *Virgen de Europa*), cuyo buque se estimó en 6.000 libras de moneda de Mallorca que se repartieron entre los armadores que figuran en la tabla siguiente<sup>37</sup>.

Tabla 8: REPARTO DEL BUQUE DE LA NUEVA EUROPA		
Don Ramón Despuig	1/6	1.000L
Cap. Joseph Cordilla	1/8	750L
Cap. Jaime Ballester	1/8	750L
Cap. Joan Ballester	7/12	3.500L
Fuente ARM, PS 998. ff. 322		

Otro aspecto crucial aunque todavía insuficientemente estudiado es el referente a las inversiones que, sus beneficiarios, hacían de las cantidades que les correspondían por su condición de armador y/o capitán. En un trabajo anterior se adelantaban dos probables destinos de las rentas corsarias: la reinversión en la propia empresa y la adquisición de tierras<sup>38</sup>. El primero obedece, a nuestro entender, al enorme interés existente en sacar el máximo partido de una estrategia que se sabe perentoria; pero, eso sí, igualmente rentable. De hecho, la coyuntura bélica de la que surge el corso permite la realización de un negocio que en tiempos de paz apenas puede ponerse en práctica. De aquí la urgencia en equipar con rapidez nuevas embarcaciones, muchas veces las mismas o incluso sus propias presas, para proseguir con el negocio de la depredación

<sup>36</sup> ARM PS 998. ff. 212v-213. En el documento original cuyo extracto ha permitido elaborar la relación de estas capturas se lee que el buque del petache fue evaluado en 800 libras. (ACA, CdA. L. 999). El valor total de la captura alcanzó las 18.700 libras. En el acta notarial, las 1.700 libras a repartir corresponden al buque y a todo su aparejo (“*armas, arreus y xarxiams*”)

<sup>37</sup> ARM, PS 998. ff. 322. En este caso, el valor del navío coincide con el del documento extractado.

<sup>38</sup> G. LOPEZ NADAL “Contribution à l’étude du revenu ...”. El texto fue presentado en un *workshop* en la Universidad de Poznan, en junio de 1987.



marítima. Según se ha podido comprobar<sup>39</sup>, los partícipes en el armamento corsario no difieren, en términos generales, de los que organizan el comercio marítimo en otras modalidades menos arriesgadas. Es más, son prácticamente unos mismos nombres quienes al tiempo que arriesgan en armamentos corsarios, invierten en el comercio marítimo convencional, en actividades relacionadas con el transporte, en seguros marítimos<sup>40</sup>, etc.

#### *7. Desmembración de la Escuadra y crisis del corso mallorquín*

El 19 de agosto de 1678, en la ciudad holandesa de Nimega, franceses y españoles decidían poner fin a su contienda, aunque pocos días antes el 22 de junio el Rey Católico había remitido a su representante en Mallorca unas Reales Ordenes incentivando el armamento de nuevos corsos. Una propuesta que repetiría dos meses más tarde, en 25 de agosto, incluso con las paces ya establecidas<sup>41</sup> y que ayuda a entender que los corsarios que se encontraban faenando allende los mares no se enteraran hasta mucho tiempo después. De hecho, en un memorial del capitán y armador Juan Ballester, trasladado al Rey por el Consejo de Aragón día 2 de octubre de 1686<sup>42</sup>, se subraya que las paces no se hicieron públicas en Mallorca hasta marzo de 1680. De ahí, que ante el desconocimiento de la paz, durante año y medio, los corsarios mallorquines prosiguieran apresando mercantes franceses, capturas que, tras ser declaradas como bien realizadas, fueron vendidas en la propia isla u otros lugares del Mediterráneo, y repartiéndose sus botines entre los distintos interesados en tales partidas. El problema que se planteaba era de muy difícil solución pues si bien era cierto que las aprehensiones se efectuaban sobre mercantes de aliados, ya no de enemigos, los captores no eran conscientes del giro radical que se había producido y de que, en la práctica, más que corsarios eran piratas.

---

<sup>39</sup> G. LOPEZ NADAL, “Actividades financieras de los chuecas en la segunda mitad del siglo XVII: armamentos en corso y seguros marítimos”, en C.A. LONGHURST (Ed.), *A face not turned to the wall. Seáis on Hispanic themes for Gareth Alban Davies*. Leeds, 1987, pp. 111-136. C..MANERA, “Capital Mercantil et critères d’investissement des commerçants de l’île de Majorque pendant le XVIIIeme siècle”, *Studia Historiae Oeconomica*, 20 (1993), pp. 106-118. y A. BIBILONI AMENGUAL, *Mercaders i navegants a Mallorca durant el segle XVII*. Palmas de Mallorca, 1992 y *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d’intercanvi (1650-1720)*. Palma de Mallorca, 1995

<sup>40</sup> G. LOPEZ NADAL, “Actividades financieras ...” y J. PONS PONS, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*. Palma de Mallorca, 1996.

<sup>41</sup> G. LOPEZ NADAL, “El corsarismo mallorquín después ...” p. 75

<sup>42</sup> ACA, L. 999

Sin embargo, desde principios del año 1679, los franceses iniciaron sus presiones para recuperar sus naves apelando al cambio de coyuntura imperante en el momento de producirse el apresamiento. Desde entonces y hasta 1684 se vivió un intenso proceso en el que, mientras los isleños trataron desesperadamente de retener sus capturas, los franceses presionaban con dureza para obtener la restitución de las mismas. Finalmente, la “legalidad” acabó imponiéndose y el Rey Católico ordenó a sus súbditos isleños la entrega de todas las embarcaciones involucradas. Las pérdidas fueron cuantiosas para el curso isleño en general y, en particular, para la Escuadra de Mallorca. Veamos cómo reaccionaron sus “dueños y armadores”, así como las distintas alternativas surgidas ante tamaña crisis; pues el grupo de armadores parece estar envuelto, como mínimo, en seis capturas que fueron obligados a devolver.

En 1680, Don Ramón Despuig y Don Juan Miquel Sureda exponen los daños sufridos por la Escuadra<sup>43</sup>. Estos afectan a la retención de cuatro de sus bajeles en el puerto de Cagliari, y al “embarrancamiento del navío *Jersusalem* en el puerto de Lisboa, tras el intento de ser apresado por los franceses. En abril de 1681 La *Virgen de Europa* era detenida en Corfú por las galeras venecianas, siendo conducida a la “Ciudad del Golfo”<sup>44</sup>. El descalabro se vería completado tras la captura de la *Capitana Santa Cruz* por parte de los berberiscos a principios de mayo de 1683 “a cien millas de Levante de Mallorca”<sup>45</sup>. La situación no podía ser peor. Ante ello, los armadores trataron, cuanto menos, de cobrar lo que se les debía por haber armado cinco naves para asistir a las galeras reales en el sitio de Mesina. Día 11 de noviembre de 1680 reclaman sus derechos, recordando que lo estipulado alcanzaba la cifra de 77.500 pesos. Pasados cuatro meses, los armadores reconocen haber recibido 42.200 reales de a ocho, aunque todavía restaban por cobrar 28.000 más<sup>46</sup>.

El desprendimiento por venta de las naves que habían formado parte de la Escuadra era otra forma de mitigar las pérdidas, pero en la práctica implicaba la desmembración de la empresa. Y ésta empezó, de hecho, el 12 de mayo de 1680, con el traslado por parte del Virrey Villar al Consejo de Aragón de la petición de los armadores de obtener licencia para vender a los franceses sus tres principales navíos

---

<sup>43</sup> ACA, L. 999.

<sup>44</sup> ACA, L 999 y ARCHIVES DE FRANCE-ARCHIVES DE LA MERINE, Serie B.-4.9 Doc. 186.

<sup>45</sup> E FAJARNES “Apresamiento de la nave Santa Cruz, Capitana de Mallorca”, *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, VII (1898) p. 190. G. LOEZ NADAL, *El corsarisme ...* p. 397.

<sup>46</sup> Según se había convenido por la ampliación del servicio durante cuatro meses según consta por acta notarial del 14 de julio de 1675. G. LOPEZ NADAL “El corsarismo mallorquín después ... “ p. 70

pues “con toda instancia y ventaja de precios hace muchos días que solicitan comprarlos”<sup>47</sup>. El Virrey explica su negativa a tal propuesta al considerar poco adecuado pagar al enemigo entregándoles sus mejores armas. Pese a ello, los dueños de la Escuadra prosiguen en su intento. La primera nave de la que se desprenden es *La Concepción*. Es transportada a Mallorca tras su conato de naufragio en el Atlántico, entre abril de 1679 y mayo de 1681, y desde entonces tratan sucesivamente de deshacerse de ella; finalmente, por acta del 15 de septiembre de 1682 conocemos que ya tiene nuevos amos<sup>48</sup>. Otra nave implicada fue la *Nueva Europa*, capturada en 1677 a los franceses y empleada como buque en las aprehensiones de la *Santa Julia* y *Les Saintes Reliques*. El 30 de noviembre de 1680, el Conde de Montenegro y de Montoro y Juan Ballester delegaban la gestión de su venta “en cualquier parte del mundo” al capitán Jaime Ballester y al patrón Bartolomé Barceló<sup>49</sup>. La operación debió frustrarse pues nos consta que posteriormente zarparía de Mallorca para buscar trigo en Levante, viaje que terminaría en la República de San Marco tras su detención en Corfú por los venecianos. Algo similar debió ocurrir con la *Capitana Santa Cruz*, ya que el 17 de noviembre de 1682 sus dueños designaban como procurador al genovés Joseph Lladó para “poder venderla o enagenarla ... con sus armas, jarcias y demás atrases”<sup>50</sup>. Su captura por los berberiscos frustró tal permuta. Ante tal resultado final, la opción de la venta se antoja como un mal menor; cuanto menos hubiera deparado un beneficio que, naturalmente, se abortó con ambas pérdidas

A finales de 1680 los “dueños y armadores de la Escuadra de Mallorca” emiten otro informe sobre el ruinoso estado de la misma, al haber tenido que entregar a los franceses el valor de sus presas y por haber visto retenidas cuatro de sus embarcaciones en Cagliari. Los armadores solicitan se les entreguen 40.000 reales de a ocho de los bienes confiscados a los conversos<sup>51</sup>. Desconocemos los resultados de la gestión, pero del nuevo memorial elevado a principios de 1684 se colige que pudo haber sido positiva

---

<sup>47</sup> ACA, L. 998.

<sup>48</sup> ARM PS 1002 f. 152. No sabemos cuánto se pagó por ella ni tampoco quienes fueron sus compradores. Ante la reacción de las autoridades, nos inclinamos por creer que sus nuevos propietarios no eran franceses.

<sup>49</sup> ARM PS ;000 ff. 236-237v.

<sup>50</sup> La transacción, sin embargo, debería hacerse una vez la Capitana hubiera regresado del viaje de “fletamiento de trigos para provisión de este Reyno”. ARM, PS 1002, ff. 152-153v

<sup>51</sup> ACA, L. 999. En Acta Notarial del 11 de noviembre de 1680 se hace referencia a tal solicitud, indicando que dichos fondos cubrirían “tanto la satisfacción de lo restituido a los franceses como lo gastado para la armazón de Su Real Orden” ARM PS1000 f. 18.

a los intereses de los corsarios. Entonces los armadores tratan de explicar la conveniencia de reemprender el corso y al no poder disponer tres navíos de la Armada proponen construirlos<sup>52</sup>. A tal fin, solicitan una ayuda financiera de 50.000 reales de a ocho, cantidad a extraer de los bienes confiscados por la Inquisición:

*... de raíces censales y otras deudas que importaran más de Cuatrocientos Mil Reales de a Ocho que se les tomaron en censos por el mismo valor que en sí tiene mandado Vuestra Majestad se les den los despachos necesarios para hacerse pago de esta cantidad y sin embargo de no ser este dinero de contado se obligarán poner la dicha escuadra luego*

En esta ocasión hay constancia de que se obtuvo una respuesta favorable, aunque tan sólo parcialmente. Día 29 de octubre del mismo año, el conde de Montengro revela que el Rey les ha concedido 36.666 reales de a ocho, que en realidad es la tercera parte por la cual el Consejo de Guerra estimó la construcción de los tres navíos<sup>53</sup>; igualmente, se aceptaba que dicha cantidad se extrajera de los fondos de la Inquisición mallorquina<sup>54</sup>. Desconocemos, por el momento, el éxito de su actividad posterior, pero dado el nuevo contexto es difícil pensar que fuera tan ventajosa para los corsarios como durante la primera etapa. Máxime si tenemos en cuenta que en un Real Despacho de 24 de noviembre de 1684 se ponía de manifiesto la contracción de las actividades corsarias señalando que *hoy no queda otro corso que contra Turcos de que no se sacan las utilidades que contra otras naciones de comercio*<sup>55</sup>. Por ello, pese a haberse reiniciado, aun con cierta timidez, el corso isleño, la coyuntura no se vislumbraba demasiado favorable para incrementar sus armamentos. A principios de 1684, españoles y

---

<sup>52</sup> ACA, L. 999.

<sup>53</sup> Según nos consta documentalmente, el presupuesto del coste de la construcción de estos tres navíos superaba esta estimación. Pues alcanzaba los 147.897 “pesos de plata doble”. Para los detalle sobre este proyecto, muy especialmente en lo referente a los gastos “*de boca*”, véase, G. LOPEZ NADAL, “Comer en el mar ...”

<sup>54</sup> El recurso a tales fondos para poder resarcirse de los males causados al corso no se detiene aquí. En 1687 los capitanes Felix Sero y Miquel Palerm se vieron obligados a restituir dos embarcaciones francesas que habían capturado unos años antes mientras pasaban de Túnez a Djerba con 186 moros y turcos”. Ante su propuesta, el Consejo de Aragón decidió solicitar se les pagaran 6 mil reales de ocho – los armadores pedían 8 mil- de lo confiscado “a los judíos” por la *Inquisición de Mallorca*” Este mismo año, el Consejo de Aragón cree oportuno aplicar 20 mil libras para enviar varios bergantines a las costas catalanas “invadidas de franceses”. Ello se costearía de los bienes confiscados a los *hebreos* de Mallorca. Finalmente, a 27 de junio de 1688, el Consejo de Aragón informa de la partida hacia Orán de dos bergantines mallorquines comandados por los capitanes Juan Miralles y Juan Santandreu “*socorriéndolos con la resta que hay de los bienes confiscados a los judíos que aunque hay poca bastará para la satisfacción de los dos bergantines por término de tres meses*” G. LOPEZ NADAL, “El corsarismo mallorquín después ...” p. 75.

<sup>55</sup> ACA CdA. L. 999. G. LOPEZ NADAL, “El corsarismo mallorquín después de ... “ p. 81.

franceses volvían a la greña; pero por poco tiempo. La Tregua de Ratisbona, sellada a 29 de junio, devolvía a los corsarios a sus puertos. Poco después, en misiva real, se ordenaba al Consejo de Aragón se informase sobre las presas hechas con posterioridad al 15 de agosto<sup>56</sup>. De nuevo apenas se concedía mes y medio para que los corsarios conociesen la nueva situación de paz<sup>57</sup>. Sin embargo, esta vez no hay constancia de que el virrey de Mallorca informara de que se había apresado embarcación alguna con posterioridad a la tregua.

#### 8. Apéndice de tablas

TABLA I: ARMAMENTO LA CAPITANA SANTA CRUZ			
Armador	Cantidad		
	libras	sueldos	Dineros
Conde de Fuenclara. Virrey y Capitán General	906	13	
Don Ramón Despuig, Conde de Montenegro y Montoro	1.428	1	3
Don Juan Miguel Sureda	1.296	18	4
Capitán Jaime Canals	999	13	4
Don Nicolas Santacilia	265	16	8
Juan Bautista Suñer	2.100		
Capitán Pedro Flexas	1.502	10	1
Juan Ballester, mercader	483	3	6
Agustin Antonio y Miguel Alex mercaderes	400.		
Gabriel Cortés de Francisco, mercader	700		
Damian Mas, farmacéutico	270		
Cristobal García, maestro herrero	400		
Total	10.750	6	11

FUENTE: ARM, PS 994 ff. 39-42. ARCHIVO MAS DEL PLA DEL REY, Papeles del capitán Juan Ballester.

TABLA II: ARMAMENTO DE LA NAVE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO			
Armador	Cantidad		
	libras	sueldos	Dineros
Conde de Fuenclara. Virrey y Capitán General	453	13	4
Don Ramón Despuig, Conde de Montenegro y Montoro	500		
Don Juan Miguel Sureda	300		
<i>Magnífich</i> Jeronimo Doms, Doncel	572	14	10
Juan Bautista Suñer	700		
<i>Magnífich</i> Antoni de Arabi de Ibiza	434	3	2
Agustin Antonio y Miguel Alex Cortés, mercaderes	160	13	4

<sup>56</sup> Al firmarse la tregua se fijaba el día 15 de agosto para su entrada en vigor a efectos jurídicos. D. CRUZ y C. UTRERA, *La cronología de la Historia de España. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid, 1999, p. 48.

<sup>57</sup> En los ARCHIVES du MINISTERES DES AFFAIRES ETANGÈRES (Correspondance Politique, Espagne) vol 69 p. 270 se halla una relación de los navíos capturados tras la firma de la tregua de Ratisbona. De diez embarcaciones, tan solo en tres se identifican sus captores: una embarcación de Ostende, otra de San Sebastián y otra hecha por las galeras de España. Esta última es la única ubicada en el Mediterráneo.

Gabriel Cortés de Francisco, mercader	151	2	10
Juan Servera, <i>notario infrascrito</i>	76.	14	
Cristóbal Garcías, herrero	440		
Juan Ballester	4.335	2	2
Total	8.124	6	8

FUENTE: ARM, PS 994 ff. 44-47.

TABLA III: ARMAMENTO DE LAS NAVES LA CAPITANA SANTA CRUZ Y LA ALMIRANTA SAN JOSE, AMBAS GOBERNADAS POR EL CAPITÁN PEDRO FLEXAS Y CAPITANEADAS RESPECTIVAMENTE POR ANTONI MATOS Y BERNARDÍ STARELLAS

Armador	Cantidad		
	libras	sueldos	Dineros
Conde de Fuenclara. Virrey y Capitán General	1.033	6	8
Don Ramón Despuig, Conde de Montenegro y Montoro	3.800		
Don Juan Miguel Sureda	3.000		
Juan Bautista Suñer	6.000		
Gaspar de Puigdorfila del hábito de Santiago y el Capitán Jayme Canals	930		
Marco Antonio Net	200		
Capitán Pedro Flexas	2.487	4	1
Doña Maria Montero	170		
Agustín Antoni y M Alex Cortes mercedes	2.000		
Gabriel Cortes de Francisco, mercader	2.000		
Juan Ballester	600		
Pablo Delayet y Domingo Fuster	1.243	12	
Juan Anronio Escardo y Jacinto Blanco	200		
Cristobal Garcías, maestro herrero	157	17	
Total	23.821	19	9

FUENTE: ARM, PS 995 ff. 21-24.; J. CIRERA y PRIM, "Escuadra de Mallorca ..." p. 363.

TABLA IV: ARMAMENTO DE LA NAVE SANTA TERESA CAPITANEADA POR JAUME BALLESTER QUE IBA EN CONSERVA DE LAS ANTERIORES

Armador	Cantidad		
	Libras	sueldos	Dineros
Don Francisco Desbrull	2.266	13	4
Juan Ballester	7.433	6	8
Total	9.700		

FUENTE: ARM, PS 995 ff. 25-26 (Acta fechada a 19 de enero de 1675.); J. CIRERA y PRIM, "Escuadra de Mallorca ...". p. 364.

TABLA V: ARMAMENTO DE LA CAPITANA SANTA CRUZ Y DE LA ALMIRANTA SAN JOSÉ (7/II/1676)

Armador	Cantidad (libras)
El Conde de Montenegro y Montoro	4.000
Don Juan Miguel Sureda	3.000
Juan Bautista Suñer	5.306
Agustín Antonio, Miguel Alex Cortes y Gabriel Cortes de Francisco	4.434
Capitan Pedro Flexas	2.000
Capitán Bernat Suñer	453
Capitán Bernardino Estarellas	865
Cristobal Garcías, maestro herrero	500
Doña Maria Montero	226

Juan Crespí, farmacéutico	160
Juan Malia, farmacéutico	250
Juan Antonio Escardo y Jacinto Blanco	200
Don Antonio Dameto, Capitán y Gobernador	100
Total	21.494*
FUENTE: ARM, PS. Ff. 48-51.	
* En el documento reseñado en la nota 19 se cita la suma de 21.551 libras. También, sin embargo, se coincide con la cantidad aportada por Joan Miquel Sureda.	

TABLA VI: ARMAMENTO DE LA FRAGATA LA CONCEPCIÓN(20/V/1677)			
Armador	Cantidad		
	Libras	Sueldos	Dineros
El egregio Sr. Conde de Montenegro y Montoro	1.680	18	2
Capitán Jose Cordilla	1.817		
Capitán Jaime Ballester	1.000		
Pablo Delayet	2.156	3	6
Jerónimo Campaner	1.046	7	
Juan Ballester, Capitán	7.069		
Total	15.309	8	8
FUENTE: ARM, PS 997 ff. 299-302v.			

TABLA VII: ARMAMENTO DE LACAPITANA SANTA CRUZ, LA ALMIRANTA SAN JOSE Y EL PATACHE SAN ANDRES (26/V/1677)			
Armador	Cantidad		
	Libras	Sueldos	Dineros
El egregio Sr. Conde de Montenegro y Montoro	7.400		
Don Juan Miguel Sureda	5.706	2	8
Juan Bautista Suñer	9.900		
Agustin Antonio, Miguel Alex Cortes y Gabriel Cortes de Francisco	6.681	6	8
Capitán Pedro Flexas	2.000		
Cristobal Garcias, maestro herrero	1.330		
Capitán Bernardino Estarellas	453	6	8
Juan Crespí, farmacéutico	330		
Joan Malia , farmacéutico	150		
Esteva Jaume, maestro carpintero	90		
Gabriel Gartany y Sebastián Salom, boteros	314		
Capitan Jaime Canals	62	8	
José Antonio Escardo y Jacinto Blanco	250		
Total	33.767	4	
FUENTE: ARM, PS 997, ff. 307v-310.			

\* Sorprende la nominación de la fragata *San José* como *Almiranta*, en lugar de “*Gobierno*” según figuraba explícitamente en el contrato. Desconocemos las razones de dicho cambio

TABLA VIII: ARMAMENTO DEL PATACHE SANTA TERESA CAPITANEADA POR JAIME CALMES (8/VII/1677).	
Armador	Cantidad (Libras)
Don Francisco Desbrull	322
Señor Joanot de Sala	500
Capitán Jose Cordilla	500
Gabriel Xambo	700
Capitán Jaime Ballester	500
Jerónimo Ballester	400
Pablo Delayet	538
Capitán Juan Ballester	5.840
Total	9.300
FUENTE: ARM, PS 997, ff. 386v-391	