

D. Benito Collazo Araujo, armador y corsario de Vigo (II)

No tuvo ninguna fragata de su propiedad, prefirió diversificar su dinero haciéndose copartícipe de varias



Berbés, en el siglo XIX, publicada en "Facedores de imaxes". // ARCHIVO PACHECO

José Moreira Pumar

Cangas | 18-12-22 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2022/12/18/d-benito-collazo-araujo-armador-80102902.html>

Armador corsario

Pero lo que realmente nos interesa de Collazo es su actividad corsaria y número de presas traídas a puerto, en definitiva el negocio del corso, epicentro perseguido en este escrito.

Desafortunadamente, Collazo en su testamento no es muy pródigo o, apenas se detiene en este apartado de su vida, solo nos ofrece datos sueltos, fragmentos de sus navegaciones, su interés es siempre la contabilidad, dejar esclarecido su patrimonio a su fallecimiento.

Collazo aunque aparece con título de capitán nunca navegó, sus embarcaciones eran las denominadas "carabelas-fragatas", las auténticas fragatas fueron las procedentes de los Países Bajos, estuvieron al mando de capitanes flamencos, Hamburgo y Ostende veteranos en el corso de Dunkerque. Sus embarcaciones recorrieron la costa portuguesa sin sobrepasar normalmente el Sur de Lisboa. Su objetivo preferente eran las naves que arribaban a Oporto procedentes de Europa o de las Indias.

Como casi todos los armadores, Collazo no tuvo ninguna fragata de su total propiedad, prefirió diversificar su dinero haciéndose copartícipe en varias fragatas, pues en caso de ser derrotado o capturada las pérdidas serán siempre menores.

Reproducimos a continuación el historial resumido de alguna de sus embarcaciones.

Afirma Collazo, cuando la guerra con Portugal, haber tenido trato y compañías comerciales con distintos armadores, en especial con su cuñado D. Francisco Fernández de la Cruz el mozo, con Alonso Delgado y el sarxento mayor Alonso Rodríguez copartícipes en fragatas de guerra corsaria N^a S^a de La Concepción de 60 Toneladas (1) en sus primeras navegaciones salió a la mar montando solo 8 cañones,

después aparejó 11 para más tarde, llegar a tener 14 piezas de artillería. Declara haber gastado muchos maravedíes en armamento y pertrechos para ponerla al corso. Recuerda que la fragata en uno de sus últimos viajes, en marzo de 1667, trajo preso un navío francés llamado La Juana con carga de aguardiente, vino y bacalao (Prot. 2742, fol. 62). En otra de las campañas la Concepción capitaneada por el flamenco Bartolomé Bud, logró magníficos beneficios, trajo a puerto tres presas inglesas

Recuerda Collazo que el navío después de 1667, dejó de navegar para terminar sus días permaneciendo anclada más de un año sin poder navegar, varada en el arenal de Moaña al pie de la ermita de San Bartolomé

Otro navío fue la carabela-fragata San Antonio de 50 toneladas. Armaba 8 cañones, alguno pedrero. En 1661, se solicitó del rey Felipe IV patente de corso para salir a la mar al mando del capitán Pedro Jacob, En su historial, constan los capitanes Juan Oste, Gaspar Burtel, Carlos Yance o Jance, y Jacques Lanota todos flamencos salvo el último, natural de San Sebastián. El cambio frecuente de capitanes era debido a que su contrato finalizaba a los 4 meses, tiempo que solía durar una campaña debiéndose renovar la patente si deseaba salir de nuevo a la mar.



Otra vista antigua del Berbés, publicada en el libro "Facedores de imaxes" de V. Vaqueiro. | // ARCHUVO PACHECO

Concluye su periplo diciendo que después de cuatro meses parada sin salir a la mar se vendió al mercader genovés Carlos Murcio en 700 pesos de plata.

También dice haber tenido "armaciones" con D. Alexandro de Mendoza cuyas cuentas "ajustamos en el año 1662 con un alcance de 13.664 rls, todo se pagó". Añade que, en julio de 1665 volvieron de nuevo a ajustar cuentas que alcanzaron 7.900 rls "los cuales di y pagué 7.927". También tuvo otras "armaciones en fragatas", con D. Antonio Mauricio, vecino de Vigo en la presa, nombrada La Concordia de Londres, pero con los gastos y otras cosas más, el botín solo alcanzó los 10.137 rls. Otro de los armadores con quien tuvo compañía en fragatas fue D. Alonso Delgado, vecino de Bouzas -ahora fallecido. La fragata apresó un navío procedente de Hamburgo con 1.490 barras de hierro sutil de 30 libras de peso cada una, equivalentes a 447 quintales al precio de 50 rls el quintal siendo su valor 22.320 rls". Su captura les traería problemas. El cónsul de Hamburgo, Samuel Treves residente en Pontevedra les llevó a juicio, de cuya resulta la presa no se dio por buena teniendo que devolver los 22.320 rls "que yo tuve que pagar por haberse muerto mi socio Alonso Delgado" dice Collazo.

La “San Antonio y Animas” era un navío de 100 toneladas. En la campaña de 1664, su capitán Daniel Brauber trajo una presa francesa que se dirigía a Oporto, su capitán Juan de Ragun en el juicio se opone enérgicamente a que su navío “Santo Magno” de 60 toneladas y 6 piezas de artillería, se declarase presa legal al existir paz entre ambas naciones. Vistos los autos el apresamiento se dio por legal para ser subastada. La embarcación fue adquirida por el francés Juan Boriau residente en Vigo en 2.200 rls. Otra presa tomada fue el francés “San Juan le Petit” de 49 toneladas con carga de azúcar y otras mercancías, su casco se subastó en 500 rls de a 8. De la fragata relata Collazo que la “San Antonio y Las Ánimas”, en su último viaje llegó a puerto sin presa alguna y su capitán Derico Flamenco muerto. **La embarcación dejó de navegar como las anteriores por temor, ante la presencia en nuestras aguas de las fragatas holandesas.** Relata Collazo que permaneció parada más de un año deteriorándose poco a poco sin posibilidad casi reparase, finalmente fue comprada por Leonardo de Arín armador corsario y cónsul de Holanda, definitivamente asentado en Vigo, por 40 rls de a 8. Otra fragata que tuvo participación, fue “N^a S^a del Buen Suceso y S. Antonio” señalándola de navío de muy mala fortuna. Recordaba que en su última navegación fue apresada por un navío holandés y nunca más supimos de ella.

En verano de 1665 había formado pareja con el corsario “San Antonio de Padua” al mando de Jacques de Lanota del corso de Guipúzcoa, pues de esta forma podían tomar presas mayores como el apresamiento del francés “Godofrey” de 80 Toneladas y 9 piezas de artillería que navegaba de Saint Malo a Oporto con carga de “bacalao, fardos de lana y piezas de tela”. Fue un rico botín obteniendo solo por el navío 1.775 rls. de plata (Prot. 1680 y Fol. 191).

Collazo además de copropietario es depositario de las fragatas. En abril de 1665, la carabela, “Santiago” en compañía de la “San Antonio”, apresaron un mercante inglés que portaba “bacalao y otros géneros”. Finalizada la campaña, el capitán de la “Santiago”, Pedro Petriz se queja de no haber percibido dinero alguno de las distintas presas capturadas. Petriz lleva a los armadores a juicio declarando haber participado en la captura de tres presas, la primera fue hace cosa de cinco meses, donde apresaron un mercante francés con “fardos de lanas, cobertores y otras cosas más”. La segunda, hará cuestión de cuatro meses tomaron una balandra francesa con carga de “azúcar, y por último hace ahora un mes” dice haber tomado una tercera presa también francesa “llevando carga de prendas bretona, trigo y hierro. Manifiesta que todas las presas fueron vendidas en subasta y hasta la actualidad no ha recibido ni un solo maravedí pese al tiempo transcurrido.

“N^a S^a del Rosario y San Antonio” es una fragata–setia o “cachimbao” que originariamente fue una presa francesa llamada “María” a la que sus nuevos dueños Benito Collazo, Pascual Núñez, Alfonso Delgado y más armadores, por sus buenas cualidades la adaptaron para el corso, poniéndole por nuevo nombre “N.S. Rosario y S. Antonio” comenzando a corsear en abril de 1662.

Otra de las embarcaciones fue carabela “San Antonio de Padua” de 70 toneladas y 8 cañones. En octubre de 1662, solicita a Madrid patente de corso, le fue concedida con arreglo a las leyes de 1621 y de 1624 donde le queda limitada su navegación pudiendo hacerlo únicamente por las costas de Francia, España, Portugal y Berbería donde podrán apresar navíos de “turcos, moros y embarcaciones enemigas de España” (ley extensiva a todas naves de corso. Prot 1680 fol. 9). Una de sus primeras presas fue la “Margarita” de 50 tnls. con “fardos de lana, brea, tabaco en polvo, fardos de lienzo. mantas listadas y telas de estameña”, procedente de Bayona (Francia) se dirigía a Lisboa. En septiembre de 1665 apresó el navío francés “El Paulo” de 50 tnls. que andaba al corso. Había partido de Lisboa y se dirigía a La Rochelle, gran parte de su botín consistía en cañones pedreros, 6 mosquetes, tabaco en rollo y azúcar, procedía de Brasil. El juicio celebrado en marzo de 1667, fue dado por buena presa a excepción de un saquillo conteniendo diamantes. (Prot. 1680 fol. 126)

La carabela “Santiago” de 150 tnls. y 12 piezas de artillería sus propietarios en 1664, eran Benito Collazo, Antonio Mauricio, Pascual Núñez, y Alonso Delgado. Tiene en su currículo el apresamiento del navío portugués “N. S. del Rosario y San Juan”. En 1667 apresó el holandés “San Bartolomé” de 56 tnls, vendido por 479 reales de a 8 y más tarde, apresó dos embarcaciones más, una inglesa con trigo y otra francesa con vino, brea, hierro y harina. En marzo de 1667, hizo su último viaje. Desconocemos las circunstancias por las que el navío estuvo siempre con deudas y empeños teniendo y dificultades en liquidar y ajustar cuentas con su dotación. Fue vendida al capitán flamenco Domenicus van Ophoben por 1.125 rls.

La cuestión del grano

A partir de 1665, los corsarios de Vigo no solo por el abandono y falta de ayuda de la Armada dejándolos abandonados sino que sus enfado sentirán defraudados y ofendidos por el problema del grano que tomaban de las presas procedentes de Europa. El Gobernador General de Galicia

Fraudes y Apropiaciones

El botín no siempre llegaba íntegro a la subasta lo que originaba pérdidas a repartir. Capitanes y armadores ocultamente solían apropiarse parte del cargamento, pero en caso de ser descubierto el hurto era motivo de juicio. Este es el caso denunciado por Benito Collazo contra el capitán del San Antonio Jorge Alpar, quien en 1666 es llevado a juicio por haber sustraído de una presa procedente de Hamburgo diversos géneros. El juicio que tuvo lugar seis años más tarde en 1672, cuando el capitán Alpar había muerto y su viuda Antonia Pereira de Victoria, había tomado los hábitos religiosos de monja y se hallaba retirada en el convento de Santa Clara en Benavente, el juez sentencia se le embarguen ciertos bienes de casa consistentes en piezas de ropa, sábanas, toallas, manteles y un cobertor, todo a satisfacción de Collazo.

Los géneros sustraídos por Alpar consistían en “un capote de colores, una cortina de damasco encarnada para cama, 5 docenas de cuchillos de cabo negro, 9 varas de (tela) jerguilla, 4 varas de (tela) también aceitunado, tres docenas y medio de peines de madera de peral gruesos y ordinarios, 4 camisas de hombre, 2 agujas de marcar, una carta de ratear con tres empalletas...” y más piezas de lencería que no reproducimos para mayor brevedad. (Prot. 2743 fol. 108)

Collazo mandó colocar en la capilla el escudo heráldico de armas con sus apellidos y en 1661 aparece en los documentos como Familiar del Santo Oficio, signos que nos indican nobleza, pero carecemos de datos que lo confirmen.

En noviembre de 1661, Collazo consta ante notario vendedor de un esclavo al vecino de Morón de la Frontera D. Francisco Moriles en precio de 150 rls de a 8. Se trata de un muchacho moreno de 16 años llamado Andrés que fuera tomado a una presa portuguesa procedente de Angola, fue traído a su poder por una de sus fragatas que patrullaban vigilantes la entrada a Oporto.

Es de subrayar que lo verdaderamente importante para los individuos de su clase, era la propiedad de la tierra y, de ella, la seguridad de la renta fija. Collazo hace enumeración detallada de sus adquisiciones a lo largo de su segundo matrimonio. Su lectura ocupa tres folios cuyo contenido lo resumimos drásticamente diciendo que se interesó por la renta del grano del trigo, seguido del centeno y, en menor medida el maíz.

Sus rentas y propiedades en trigo le producían anualmente 107 ferrados, así de otras rentas en “bucios” de maíz y centeno. Toda esta renta de grano la tiene repartida por las distintas feligresías de Sárdoma, Bembribe, S. Andrés de Comesaña, Beade, Matamá, Tramáns (Zamáns), Freijeiro, Teis y Moaña. Contabiliza también tener en propiedad dos viñas teniendo la denominada Seara 16 de cabaduras de extensión, así de otros terrenos dedicados a labradío. Finaliza la lista de propiedades señalando ser dueño de dos molinos harineros de agua en Bembribe “movidos por las aguas del río de aquella feligresía” afirmando tenerlos aforados que le rentan al año 4 bucios de maíz, 1 ferrado de trigo y otro en centeno.

Otros datos

En marzo de 1667, el capitán de la fragata–galeón “Santiago” su capitán el flamenco Domingo de Ophoben hizo una enérgica protesta preguntando quién había dado permiso de sacar velas y jarcias así como las 4 cañones que habían sido apropiados a un navío pirata berberisco dejándola desmantelada sin su conocimiento. **El vigilante que custodiaba la nave le dijo que la orden había partido de Benito Collazo y del regidor Pascual Núñez, sus antiguos dueños.** Ophoben. Indignado se pregunta cómo se atreven a tal fechoría sabiendo que la Santiago ya no les pertenecía por haberla vendido. Los pertrechos extraídos se los llevaron para aparejar su recién construido galeón (Prot. 2742 fol.1).

A modo de conclusión, resumimos que resulta difícil seguir el rastro de estas embarcaciones y sus propietarios ya que algunos coarmadores solían negociar sus participaciones, vendiéndolas para adquirir nuevas participaciones en otras fragatas.

El corso vigués desaparecería a finales de 1667 con la presencia de las fragatas holandesas que amedrentaron su salida a la mar. No obstante, continuaría un pequeño corso con las guerras de Francia hasta casi finales de siglo.