

TOMÁS RODRÍGUEZ. UN MARINO CANGUÉS EN LA GUERRA DE SUCESIÓN (1700-1714)

José Moreira Pumar

Profesor del Colegio P. NAZARET

La moral y el concepto del honor ha calado tanto en las sociedades pasadas que los historiadores españoles consideraron que a nuestra parcela histórica corsaria debía correrse un tupido velo por lo deshonoroso de la materia. Sin embargo, en aras del rigor histórico y la objetividad del momento actual, no nos permite juzgar comportamientos de épocas pasadas con la moral y el pensamiento de finales del siglo XX.

Cada siglo tiene su propia ética.

La armada corsaria se aceptó por nuestros mayores y ninguna potencia europea se vió libre de su práctica. Los escribanos de entonces, cronistas al fin y al cabo, reflejaban en los papeles este sentimiento con fórmulas como estas:

"... y tomarán cautivas las presas de enemigos que Dios les diere". ¿Qué mayor respaldo que el divino en una sociedad donde la religiosidad todo lo envolvía?

Todas las naciones marítimas en mayor o menor grado a lo largo de su historia la practicaron como armada auxiliar cuando las circunstancias económicas lo aconsejaron al no poder sostener las grandes flotas de la real armada.

Es hora, en que la historia saque a la luz del conocimiento general estas pequeñas escuadras corsarias y reconozca su protagonismo, atacando los navíos que avituallaban los puertos enemigos. Sepamos su decisivo y eficaz papel estrangulador al lado de los grandes buques de guerra (1).

El corso era -como venimos afirmando- una forma lícita de hacerla guerra marítima en períodos bélicos sujeta a normas muy severas contenidas en las llamadas Ordenanzas que fueron reguladas por vez primera en 1621 y modificadas posteriormente con otras más generosas en la medida que esta armada auxiliar fue desarrollándose.

Nuestros armadores -a través del Capitán General de Galicia- podían solicitar a la Corona la PATENTE o permiso, previo depósito de una cantidad de dinero como garantía de no atacar buques de pabellón aliado.

Los asaltos y acciones corsarias contra navíos enemigos no sólo eran permitidos, sino que desde la misma Corona serán impulsados concediéndoles privilegios jurídicos especiales.

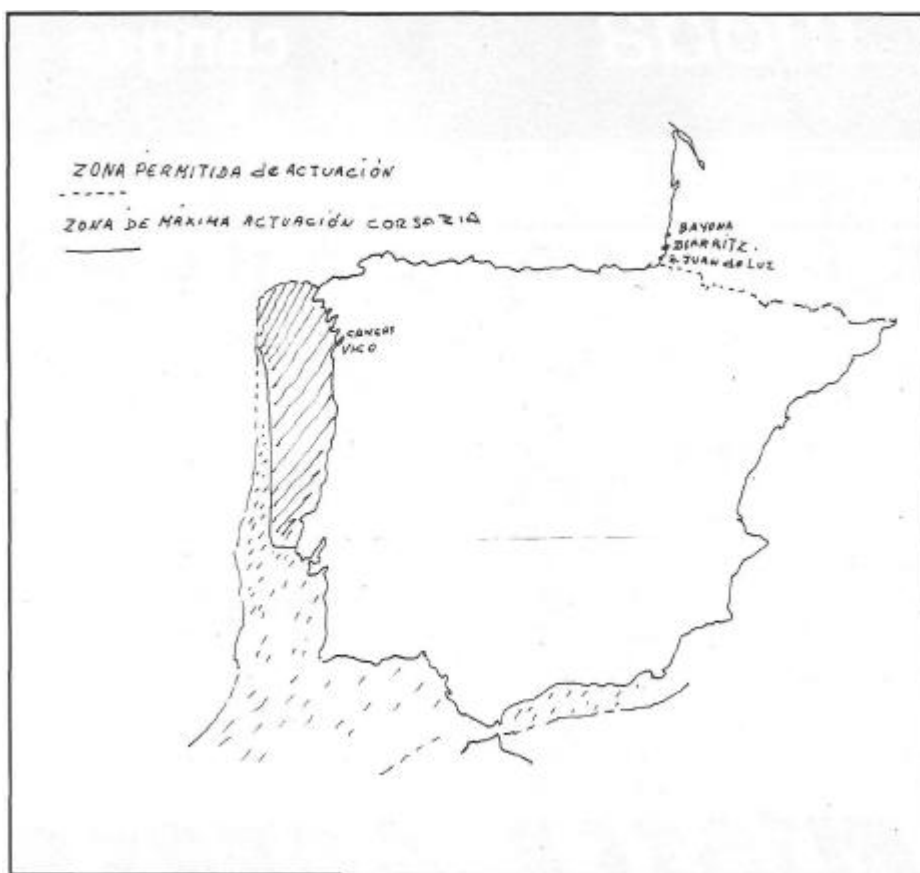
La piratería por el contrario, actuaba al margen de cualquier nación que la respaldase, los asaltos eran siempre por cuenta propia; pero al fin de cuentas corsarios y piratas tenían un mismo objetivo, asaltar las indefensas naves que transportaban mercancías.

Como afirma Braudel, corsarios y piratas destruían el comercio para generar otro más lucrativo cuyos géneros se vendían a precios de ganga.

MARCO HISTORICO: PROBLEMA SUCESORIO

El primero de Noviembre de 1700, moría sin descendencia directa, Carlos II el último rey de la casa de Habsburgo en España. Austria y Francia acariciaban la idea de colocar en el trono español a miembros de sus respectivas familias. Tres días antes del fallecimiento, Carlos II había otorgado en testamento la corona española al nieto del francés Luis XIV que la tomaría con el nombre de Felipe V. Desencantada Austria por la elección, Inglaterra y Holanda consideraron excesivamente peligroso que el francés ocupase el trono ya que la convertiría en una potencia peligrosa.

Así también lo entendieron Saboya y Portugal que decidieron unirse a la causa austríaca. El conflicto sucesorio había estallado y España paradójicamente se vio envuelta al lado de Francia, cuyos acontecimientos bélicos serían vividos muy de cerca en Vigo y Cangas a partir de lo sucedido en Rande.



VIGO BASE NAVAL

El comercio marítimo de los aliados europeos con Portugal, se presentaba atractivo y presa fácil, si se contaba con base de avituallamiento.

Las condiciones inmejorables de nuestras rías, ofrecían abrigo natural como resguardo del inclemente Atlántico y Vigo era el punto geográfico ideal, no sólo por las ventajas expuestas sino como enclave próximo a la costa portuguesa y paso obligado de los mercantes a los puertos del norte de Portugal.

Todo estaba servido. Algunos meses después de lo sucedido en Rande, fueron llegando a nuestra ría, a partir de 1703, armadores, capitanes, pilotos y marinería del sur de Francia. S. Juan

de Luz, Biarritz, Bayona, La Rochela ... fueron puntos de donde procedían los navíos que habían de constituir una regular escuadra corsaria que acecharían la costa portuguesa estrangulando su comercio hasta 1714 (2).

La pérdida del comercio de Vigo y Cangas existente con Portugal, se vio truncado con la guerra empujando a los armadores de ambas orillas a dedicarse a la "gavilla" (término al uso) en armónica convivencia con sus aliados franceses.

Todas las clases sociales participaron en mayor o menor grado del botín. El armar (de ahí armador) los navíos de cabotaje en navíos de guerra, suponía fuertes inversiones de dinero que sólo alcanzaba a los mejor situados. Un navío de este tipo podía tener la participación de cuatro a seis socios; a bordo se embarcaron cirujanos, carpinteros, escribanos, oficiales, pilotos y hombres de abordaje. En tierra, generaba otros empleos, calafates, comisionados, mercaderes... todos en esta época endémica, ricos y pobres participaron enredados en este mundo del robo. Un recorrido por las listas de las tripulaciones nos pone en contacto con vecinos de Aldán, Cangas, Bouzas, A Guardia, Pontevedra... así como élites adineradas que se acaparaban de los botines.

Los armadores -algunos rozando la hidalguía- no tenían más que solicitar la Patente (3) exponiendo las condiciones del buque, depositar cincuenta ducados sencillos -si la patente era por cuatro meses- y acechar la costa portuguesa hasta las Canarias, ese era el límite permitido. El almirantazgo no tenía escrúpulos en este comercio, pues exigía la décima parte de las capturas, a parte del beneficio que suponía a la Corona la venta exclusiva de cañones, munición y pólvora servida por el Capitán General de la Plaza.

TOMÁS RODRÍGUEZ, CORSISTA CANGUÉS

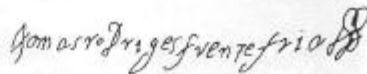
Tomás Rodríguez fue uno de los capitanes corsarios que actuó bajo pabellón español entre 1704 y 1709 al lado de los corsistas franceses y cuyo rastro se pierde a partir de la última fecha, pese a que sus andanzas corsarias siguen siendo objeto de futuras investigaciones.

Tomás Rodríguez nace en el seno de una familia canguesa acomodada en la segunda mitad del siglo XVII con larga tradición en el comercio marítimo cangués (por parte de su madre, los Fuentefría) que negociaban entre otros géneros, sardina y vino con destino a Andalucía, Portugal y País Vasco.

La biografía de este cangués es la de muchos hombres de negocios que viven en una sociedad en crisis económica, acuciada por las deudas y cuyo mayor delito fue haber vivido en un período convulso y nada propicio al desarrollo.

Ilustración nº 1

Firma autógrafa del Capitán Tomás Rodríguez, estampada al pie del documento de la dote matrimonial de su mujer, D^a M^a Méndez, en 1689.

Una firma manuscrita en tinta que dice "Tomás Rodríguez Fuentefría" con un apóstrofo al final.

Datos biográficos

En el archivo Parroquial de la villa hemos localizado su partida de bautismo que nos refleja lo siguiente: "En ocho de Enero de 1662 yo el racionero Pedro Franco de Vega bautice un niño hijo de Antonio Rodríguez el mozo y de su mujer Mayor de Fuentefría, pusieron por nombre Thomas..."

No son muchos los datos con que enriquecer los primeros años de su vida. Sabemos que se casó en 1689 con D^a María Méndez de Precedo, de cuyo matrimonio tuvieron dos hijos, Benita y Mauro.

Marino de Cabotaje

En los primeros años de matrimonio, Tomás R. permanece ausente de la familia haciendo rutas comerciales a Portugal, Sevilla y Cádiz, centros estos últimos de gran movimiento marítimo comercial. Son momentos difíciles para nuestro cabotaje, gran parte de este comercio y transporte está acaparado por manos de comerciantes extranjeros cuyos fletes no admiten competitividad.

En 1701, sabemos que se encuentra en el reino de Andalucía en "tratos de comercio" al mando de su patache, adquirido por préstamo que en 1705, ya en pleno corso, fray Alonso de Foronda -padre superior en el priorato de Rande- presenta denuncia, ante el juez de la villa, contra su persona por impago de deuda que ascendía a 3.634 reales que el monje había prestado hacía cuatro años y que al cabo de todo este tiempo **no** le había dado satisfacción del dinero.

Exponía el fraile en su denuncia *"tener noticia cierta que los negocios no le habían ido mal... pues en distintas ocasiones había remitido dinero y pagado a otras personas que con él tenían tratos"*.

Marino corsario

Un año antes de la denuncia, nuestro marino se encuentra en Vigo tramitando los preparativos del corso. El estallido de la guerra debió resultar estimulante a su espíritu aventurero decidiendo cortar con la carrera comercial de Andalucía para navegar en aguas más próximas. El corso le ofrecía la ocasión de algunos golpes de suerte con que salir de la espiral del endeudamiento y enriquecerse por la vía rápida.

La primera referencia corsaria data de 1704 por contrato que hizo con el armador de Marín D. Pedro Ramos, con quien se compromete a capitanear el navío "SAN FRANCISCO Y SAN ANTONIO", que, bajo patente concedida por el Duque de Híjar, había de armar en corso.

El "San Francisco y San Antonio" iba armado con 14 piezas de artillería, 12 de ellas eran cañones pedreros y 2 de grueso calibre; la tripulación está compuesta de 40 hombres en cuyo documento leemos el compromiso de *"hacer buena guerra contra los enemigos de las dos coronas"*.



Ilustración nº 2

Casco de navío a modo de exvoto, que figura en el altar izquierdo superior del templo parroquial de Cangas.

En Abril de 1707, saldría de nuevo a la mar con dos socios, José Álvarez, vecino de Hío, y Felipe de Bon, residente en Bouzas. La suerte no debía acompañar a nuestro personaje en las correrías atlánticas porque algún tiempo después se establece pleito y demanda entre ellos. Tomás Rodríguez, en esta ocasión, se ve obligado a permanecer en tierra algún tiempo por *"enfermedad y negocios urgentes"*: Según su declaración, durante este tiempo el navío había *"tomado algunas presas de enemigos"* y de la venta del botín sus dos socios no habían dado *"razones cumplidas ni satisfacciones suficientes"*, pues aunque Felipe de Bon era dueño de la *"tercia parte del navío"*, Tomás era el principal socio así como propietario de la Patente para corsear por lo que se sentía engañado y las cuentas poco *"rendidas"*. Los socios admiten que *"bien es verdad lo que dice pero debía tener presente que todo lo obtenido apenas había alcanzado para pagar la tripulación"*; al mismo tiempo *"hubo necesidad de reparar y carenar el buque así como adquirir nuevos pertrechos y otras cosas necesarias para su conservación"*. Fuertes y numerosas debían ser las deudas, pues los acreedores a través de la justicia habían embargado todos sus bienes. El tribunal había resuelto que Tomás debería satisfacer a ambos socios la cantidad de 900 reales.

Asalto a un navío genovés

Lo que, en principio, se prometía el tan deseado golpe de suerte, fue otro descalabro a su maltrecha economía.

Los genoveses, avispados comerciantes que pululaban por la ría al olor de las ocasiones por los bajos precios de los géneros capturados, fueron una vez más la desgracia de nuestro personaje, pues pese a lo que pudiera pensarse, el corso tenía sus leyes, asaltar a navíos aliados de la corona estaba severamente castigado con penas de cárcel, debiendo restituir las mercancías tomadas ilegalmente así como satisfacer los daños ocasionados.

El 10 de Noviembre de 1707 el genovés Francisco M^º Terrarrosa, capitán del navío "Nuestra Sr^ª del Carmen" acude airadamente al notario de Causas de Guerra en Vigo, en demanda de abuso ocasionado por el capitán Tomás Rodríguez. La riqueza de este documento nos pone de manifiesto la astucia que nuestro corsario empleaba en la captura de estos navíos. Demandaba el genovés *"que haciendo ruta con su barco en dirección a Oporto con carga de sardina y otros géneros "* no pudo entrar en aquel puerto por *"la barra que allí existe y mandé bajar una lancha donde desembarqué"* y no pudiéndolo hacer el barco tomó rumbo y dirección a este puerto de Vigo y navegando a la altura de las islas de Baiona (Cíes) Vieron el contra maestre y marineros de a bordo que hacia ellos venía una fragatilla sin bandera alguna muy mansos y que ellos traían la suya larga y bien visible y cuando estuvo muy cerca, les disparó un tiro de pedrero con bala menuda para que se detuvieran y así lo hicimos. De la fragata -sigue la denuncia- *"bajaron una lancha y se arrimaron subiendo a bordo su capitán con cuatro hombres, todos bien armados de espadas y pistolas y que conocieron al capitán Tomás Rodríguez; subieron a nuestro navío con mucho ruido y alboroto y abrió por la fuerza las puertas de la cámara de mi navío y, sin más consideración que éramos genoveses amigos y comerciantes me robó de dicha cámara, 14 docenas de medias ordinarias de hilo blanco, 28 pares de medias finas de pie, 3 pares de rodilleras, 3 pares de mujer y 6 pares de hombre, 26 pares de guantes y otros 9 de bonetes ordinarios y otros 11 pares de guantes de color, 33 bonetes blancos 'de hilo fino y otros 9 pares de bonetes ordinarios que todos los había comprado en las hilaturas de Baiona y se los han llevado y hurtado haciéndose ladrón y pirata de la mar"*. Finaliza la denuncia insistiendo en que estos actos vandálicos a navíos aliados de la Corona los venía haciendo repetidas veces pues *"ha robado y saqueado otros navíos genoveses"*. El encolerizado genovés exigía *"la devolución de los xéneros apropiados"* así como

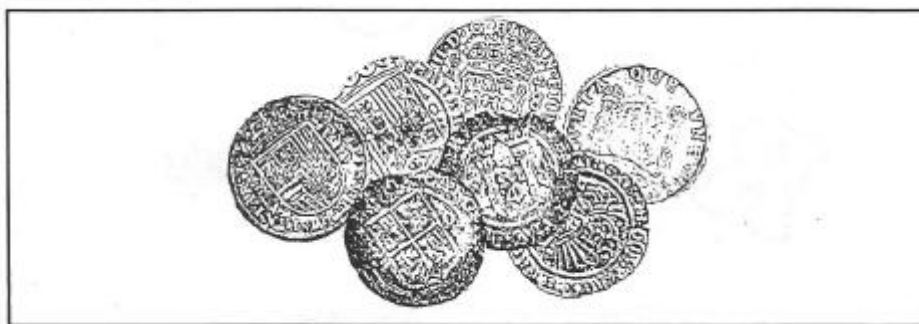
querellarse contra el capitán y "*sea castigado en la pena que requiere su delito, haciéndole prender y multar*".

Graves consecuencias debieron resultar de lo expuesto contra las ordenanzas del corso, pues a raíz de esto, nuestro héroe aparece nada menos que por los juzgados de la Corte de Madrid en cuya capital, desamparado y falto de dinero, contrae nueva deuda con un vecino de Marín, Juan Fernández, que a la sazón por allí andaba.

Patrimonio en venta

La captura del navío genovés la pagaría muy cara. Sin recursos para el corso, decide abandonar esta actividad para dedicarse de nuevo a su antiguo oficio de navegante. La deuda contraída en Madrid ascendía a ocho doblones sencillos de oro a ser satisfechos en seis meses. Es elocuente el relato que su mujer, D^a M^a Méndez, hace ante el notario en Junio de ese mismo año de 1707, donde declara verse precisada a vender el patrimonio familiar ante las encadenadas pérdidas que se traducían en otras tantas deudas "*y estando mi marido con su patache en el reino de Andalucía y faltosa de medios a causa de las deudas, pido licencia e información al juez de esta villa de Cangas para poder vender la casa terrena que adquirimos en nuestro matrimonio sita al lado del Hospital*". Algunos días más tarde otro documento nos confirma haber entregado a J. Fernández y otros acreedores, 5.000 reales fruto de la venta de la casa y la viña, así como el patache "Nuestra Sr^a del Rosario" y la lancha de pesca que tenían en Tirán y "*otros trastos*"; cantidades insuficientes a todas luces, ya que se compromete a pagar en dos plazos un resto de 1.500 reales por falta de alcance.

Ilustración nº 3



Grupo de monedas de plata rescatadas de la Flota de Rande

Otras navegaciones

A 15 de Septiembre de 1709, toma el mando de una tartana (navío de pequeño tonelaje) llamada "N. Sr^a de la Concepción y Ánimas", propiedad del cirujano del ejército D. Luis Charría, que había de corsear con patente limitada a dos meses. En esta ocasión, elude el escribano la artillería que monta el buque, pero es minucioso al darnos la relación de los 27 hombres de a bordo. Todos, dice el documento, constan ser vigueses, seleccionados por Tomás. Como anticipo y bajo calidad de hombres de mar, entrega a cada hombre seis pesos y medio en escudos de plata, según lo reglamentado por las ordenanzas de corso. La dureza del mundo corsario no admite engaños; el capitán les advierte sobre la necesidad de ser "*sanos y fuertes*" pues en caso contrario "*si alguno se pusiera enfermo devolvería las cantidades anticipadas*". (4)

Nada nos revelan las fuentes de sus correrías en este corto período. El buque corsario de Tomás es pequeño, enfrentarse solo a algunos mercantes resulta en ocasiones una temeridad; la artillería que portan a veces estas naves es superior a la de los asaltantes.

El corso es una actividad mercantil más que una guerra. El enfrentamiento abierto con ciertos buques procuraban, en lo posible, eludirlo; una refriega en la mar supone gastos de material, destroce de aparejos y bajas que se traducen en grandes pérdidas, lo que obliga a los navíos pequeños a formar grupos de combate aunque las ganancias tengan que dividirse. Tres meses más tarde, en Enero de 1709, decide Tomás formar pareja de combate con el navío guardés "N. Sr^a de Bitervo". En esta ocasión tenemos referencia de una operación de acoso y asalto a la altura de Viana do Castelo (Portugal) donde divisaron un mercante inglés que pretendía -burlando el cerco- entrar en aquel puerto. Relata el documento que la larga persecución por el cangués, había concluido en una acción perfectamente combinada por su compañero quien le había cerrado el paso por proa. Escoltado por ambos navíos, el bajel inglés es conducido a Vigo. No hay fiesta ni descanso para la tripulación. Las patentes son caras y el tiempo de licencia limitado, hay que salir de nuevo a la mar. Bajel y mercancía corren a cargo del comisionado D. Antonio de Otero que ejercía a su vez de cónsul irlandés, quien se encargaría de vender en subasta pública lo aprehendido.

El menguado botín, cuya cuantificación silencia el documento, dice que lo procedido *"había tocado la mitad como mancomunados"*.

El "San Martín", que así se llamaba este último barco, debió resultarle en extremo difícil armarlo de nuevo; su poca capacidad no resultaba atractivo a los inversionistas de la época; buscó Tomás desesperadamente en los puertos del contorno *"...para los oficiales y los 14 hombres"* de la tripulación apoyo financiero conque hacerlo una vez más a la vela. Dos notables pontevedreses, Baltasar de Oya y Nicolás de la Riega, se interesaron por el negocio que pronto abandonarían por falta de rentabilidad en las partidas capturadas.

Conclusión

La trayectoria histórica de Tomás Rodríguez en pos de la fortuna es el caso de muchos navegantes y hombres de negocios de aquella época, en que el mundo del comercio se vio golpeado por la guerra y el infortunio. Todos trataron de huir del negocio y buscar la seguridad en la renta que producían las tierras. Tomás es una víctima donde otros se engrandecieron, levantando pazos y casas solariegas. Quienes realmente se lucraron de la guerra corsaria fueron los comisionados y compradores que -de común acuerdo- estaban conchabados para comprar a bajo precio las mercancías capturadas.

Siete años después de finalizada la guerra, encontramos acta de defunción de su mujer, D^a M^a Méndez, en 1720, dejándole viudo a los 58 años de edad.

Tomás Rodríguez bien merece un recuerdo lapidario donde figure su nombre en una de nuestras "rúas" como vivo recuerdo a este navegante cangués.

Notas:

1) El corso gallego, el período comprendido entre 1739 a 1848, con las guerras de Inglaterra y Francia, es bien conocido, pero con anterioridad a esta fase no ocurre lo mismo.

Este modesto trabajo puede considerarse como preliminar adelanto de la larga tradición corsaria gallega y cuya tramitación para ser publicada, está en fase de aprobación con organismos próximos al "V CENTENARIO".

2) No solía concederse patente para corsear indefinidamente hasta finalizar la contienda, sino en cortos períodos de dos, cuatro y seis meses; al fin y al cabo la guerra procuraba traducirse siempre en lucrativos beneficios.

3) Era frecuente que en un mundo de "pillos" alguno de los marineros seleccionados, fingían algún tipo de enfermedad para no acudir a la navegación; otros, una vez cobrada la paga de embarque, huían y se escondían en el interior, lejos de la justicia.

(Publicado en "Festas de Cangas". Cangas, Agosto de 1991)