

Los Corsarios de Gibraltar, 1803–1814

Tito M. Benady / Instituto de Estudios Campogibraltares

Gibraltar, situada en el centro de la costa española y a la entrada del Mediterráneo, se encuentra en buena situación para la guerra de corso contra el comercio marítimo español y también contra aquellas embarcaciones que traen mercancías de las Indias al Mediterráneo o al puerto de Cádiz. Cromwell fue el primero que vio las ventajas del puerto de Gibraltar para estos fines, cuando en 1655 escribió a sus almirantes Blake y Montagu, quienes mandaban una flota contra España, sugiriéndoles que ocuparan Gibraltar pues desde allí podrían, con solamente seis pequeñas fragatas, causar grandes destrozos al comercio español.¹

Montagu estudió el terreno y sugirió que se cavara un gran foso en el istmo y así, convirtiendo el Peñón en una isla, lo hicieran inexpugnable. Esto no se llegó a intentar, posiblemente porque el año siguiente corsarios españoles capturaron el buque mercante *Industry* que estaba destinado a la flota con un cargamento de palas y carretillas.²

Inevitablemente, después de su captura, Gibraltar se convirtió en una base de corsarios durante los años de guerra entre España e Inglaterra en el siglo XVIII. Desgraciadamente, los documentos de estos corsarios, tanto las patentes de corso como las adjudicaciones de presas, están incluidos entre los miles que se emitieron para los otros corsarios bajo pabellón inglés y, como no están clasificados, obtener tales documentos de corsarios de Gibraltar es bastante difícil.

Desde los primeros días de la ocupación de Gibraltar por los ingleses se basaron barcos de corso en el puerto de Gibraltar. En los años entre 1704 y 1713 salieron cuatro de ellos.³ Uno era al que el Teniente Padilla se refiere en

¹ Thomas Carlyle, *The Letters and Speeches of Oliver Cromwell*, 3 tomos (Londres 1904) 2:489, 503.

² Henry Sheeres, *A Discourse on the Mediterranean and the Streights of Gibraltar*, (Londres 1705), nota en el plano de Gibraltar, Michael Baumber, *General-at-Sea: Robert Blake and the Seventeenth Century Revolution in Naval Warfare*, (Londres 1989), 219.

³ David Starkey, *British Privateering Enterprise in the eighteenth century*, (Exeter 1990) 89.

su declaración a los inspectores del ejército, que fue tripulado por 33 españoles partidarios del archiduque;⁴ otro, el que salió al mando del patrón Domingo Ferro.⁵

Durante la Guerra de Alberoni (1718-1720), Cotton, el teniente gobernador, armó dos botes de remos para el corso, cada uno bajo el mando de un oficial del ejército. El bote *Resolution* de 15 toneladas, con una tripulación de 32, tiene que haber tenido algún éxito, pues su comandante, el capitán David Barry, consiguió ser el dueño de varios caseríos en Gibraltar, obviamente comprados con el fruto de sus actividades corsarias.⁶

Cuatro más fueron armados durante la Guerra de los Siete años (1756-1762),⁷ sobre los que no tengo datos, aunque el comerciante gibraltareño John Ward, según sus descendientes, hizo su fortuna como dueño de corsarios.⁸ La captura de Menorca por los franceses, en 1756, forzó a algunos de los corsarios de esa isla a trasladarse a Gibraltar, incluyendo al genovés Pasquale Scarnicchia, y la familia Scanichia quedó establecida en Gibraltar desde entonces.

Durante la Guerra de la Revolución Americana, que comenzó en 1777, se armaron siete barcos de corso en Gibraltar.⁹ Los nombres de las embarcaciones y sus dueños se encuentran entre los papeles del gobernador Eliott. Pero sus actividades se cortaron cuando España le declaró la guerra a Inglaterra en junio de 1779 e instituyó su bloqueo marítimo del Peñón. Las presas hechas en los años anteriores se debieron, por lo general, a barcos de la *Royal Navy*, aunque el corsario *Success*, propiedad de Pasquale Scarnicchia, con su patrón Francisco Costa, capturó al corsario americano *Saucy Jack* cuando estaba anclado en la costa española, y, como en ese momento España era un país neutral, el tribunal no admitió la presa y el *Saucy Jack* fue liberado.¹⁰

Scarnicchia tuvo su éxito propio como patrón del corsario Hare, cuando el 11 de septiembre de 1779 detuvo a un barco holandés con un cargamento de trigo, que fue muy bien recibido en un Gibraltar ya sitiado, según relata Drinkwater.¹¹

Después de 1793, los archivos de Gibraltar se mantuvieron independientes en Kew, pero desgraciadamente la documentación de la primera fase de la guerra, entre 1793 y la paz de Amiens de 1801, ha desaparecido casi completamente, aunque entre los archivos de Gibraltar y *The National Archives* de Kew se encuentran varios documentos individuales. No existe suficiente documentación para poder formar una idea de la envergadura de las operaciones de los corsarios gibraltareños en esta fase de la guerra.

Afortunadamente la documentación del periodo de la segunda fase, entre 1803 y 1814, están en mejor estado. En los archivos de Gibraltar existen listas, casi completas, de las patentes de corso emitidas durante esos años. Los fallos sobre presas del Tribunal del Vice Almirantazgo de Gibraltar que se enviaron al *High Court of Admiralty* en Londres se conservan en Kew, archivados en HCA. 49/99. De estas fuentes se puede extraer una relación extensa de las operaciones de los corsarios registrados en Gibraltar durante el periodo. De lo único que el tribunal no da información es sobre el valor de los buques y mercancías adjudicadas por el tribunal, que después se subastarían en

⁴ British Library Ad Ms 38329 f 169, citado en T Benady, 'Las querellas de los vecinos de Gibraltar' *Almoraima* 13, 207.

⁵ Gibraltar Government Archives (GGA), 'Bland Court of Enquiry' f 6.

⁶ The National Archives, HCA.26/29; British Library Ad Ms 36137.

⁷ Starkey, op cit, 165.

⁸ T Benady, 'The Remarkable Ward Family', *Gibraltar Heritage Journal* 14, 2009.

⁹ Starkey, op cit, 201.

¹⁰ GGA, Vice Admiralty Book '1777-1779', 230.

¹¹ John Drinkwater, *History of the Siege of Gibraltar*, (Londres 1904) 68.

Ponencias

el famoso Martillo, que adquirió su nombre del martillo utilizado por el subastador para marcar el fin de las pujas. El Gibraltar Chronicle también ofrece alguna información adicional.

Cuando la orden real para la emisión de patentes de corso llegó a Gibraltar, en junio 1803, el gobernador comenzó a autorizar embarcaciones de corso el 28 de ese mes. La primera fue a la jábega *Envy*, propiedad de John Sweetland (el capitán del puerto), bajo el mando de Jorge Ansaldo. A finales de julio ya se habían emitido 34 patentes. Que un puerto pequeño como el de Gibraltar pudiera armar y conseguir el personal necesario demuestra, a mi juicio, que el corso no era muy diferente al trabajo corriente de ‘contrabando armado’ de muchos de los barcos del puerto. Según nos dice Sweetland en su reporte de 1829, seguía el sistema del puerto franco de Genova.

La flota de corsarios consistía de nueve embarcaciones mayores, con un tonelaje entre 400 y 120 - una nave, un pingüe, dos bergantines, y nueve polacras, tripuladas por 410 hombres, o sea, un hombre por cada 4.5 toneladas-. También habían 19 jábegas, 15 bous, 7 místicos, 5 goletas, un falucho y un lugre, de entre 8 y 100 toneladas, con un promedio de 33 toneladas por bajel; y empleaban a 1.523 hombres. O sea, llevaban un promedio de 33 hombres en cada embarcación. En general llevaban un miembro de tripulación por cada tonelada, pero algunas de las más pequeñas llevaban un miembro por cada ½ tonelada y, evidentemente, tendrían un radio de operación muy reducido.

Los dueños de las embarcaciones eran todos comerciantes locales, descendientes de italianos o judíos, con la excepción de cuatro embarcaciones que pertenecían a comerciantes ingleses. *Envy*, ya mencionada, de John Sweetland y tres otras pequeñas embarcaciones. Los patrones, en general eran italianos, con algunos portugueses y media docena de eslavos de la costa Adriática. Cuatro estaban al mando de patrones ingleses, mientras que las tripulaciones consistían en gran parte de italianos y españoles.

Todas las presas traídas a Gibraltar tenían que ser presentadas al *Vice Admiralty Court*, el único tribunal que no dependía del Gobernador, sino del *High Court of Admiralty* en Londres. En el año 1804, los corsarios solamente presentaron diez presas. En esos primeros años de la reanudación de la guerra, las presas ricas eran los barcos que llegaban de América, desconocedores de que había estallado la guerra. Estas presas, en general, eran capturadas a las alturas del Cabo San Vicente y quedaron en manos de los barcos de la *Royal Navy*, pero había excepciones. El *Dragon*, un lugre perteneciente a Joseph Israel y bajo el mando de John Turini, capturó a la embarcación francesa *L'Atalante* con una carga de azúcar, cacao y pimienta que traía de las Indias. En 1807, hubieron otras presas de barcos cargados con mercancías de las Indias por el *Queen Anne*, *Rock Scorpion* y *Fury*.

En 1805, el número de presas aumentó a 48, 73 en 1806 y 86 in 1807. En 1808, España le declaró la guerra a Napoleón después de los acontecimientos del 2 mayo contra el rey que impuso a los españoles, José I, y el número de presas bajó a 51. Como España ya no era enemiga, las actividades de los corsarios de Gibraltar quedaron bastante limitadas y las presas que trajeron al tribunal fueron solamente cuatro en 1809, cinco en 1810, dos en 1811, trece en 1812, y una en 1813. En total, los corsarios de Gibraltar presentaron 317 presas al tribunal durante los doce años de guerra.

Por supuesto, el número de embarcaciones que sacaban patentes de corso también se redujo después de 1808. En 1810 se emitieron solamente 21 patentes contra 226 salvoconductos y, en los primeros nueve meses de 1811, 27 y 196, respectivamente.

Aunque existía un estado de guerra entre España e Inglaterra que continuó hasta que España cambió de bando y comenzó la Guerra de la Independencia, Gibraltar continuó durante todo el periodo de hostilidades su comercio con los puertos vecinos. De Málaga llegaban ladrillos, vino y frutas, en barcos neutrales, incluyendo alguno de bandera

marroquí; pero de los puertos más cercanos llegaban verduras y frutos en pequeñas embarcaciones españolas. Existen órdenes a los corsarios de Gibraltar y a los barcos de la *Royal Navy* para que no interrumpieran este tráfico. El 18 de mayo de 1805, por ejemplo, el contra almirante Bickerton proclamó que los “botes del mercado y pesqueros” que iban y venían de Algeciras no fueran molestados por la marina ni por los corsarios, ni tampoco el correo entre Ceuta y Algeciras, siempre y cuando éste no estuviera armado.

Los corsarios a veces eran capturados por embarcaciones enemigas, pero también hacían guerra a los barcos de corso enemigos, y especialmente a las cañoneras que pululaban por la Bahía y el Estrecho, que en general eran barcos de remo con un solo cañón de 18 libras. En enero de 1806, la jábega *Felicity* (de Michel Rogé, patrón Stefano Cuirolo) trajo a dos cañoneras españolas que había capturado, los números 12 y 15; y en marzo siguiente, el *Envy* de John Sweetland, al mando de Spiro Stanich, capturó a otra cañonera. Una de las *Minervas* capturó al número 6 en junio de 1807 a cinco millas de Oran y el *Queen Anne* al número 44 en septiembre siguiente.

Es difícil, a veces, establecer cuáles eran los barcos que hacían las capturas, pues muchos llevaban el mismo nombre. Por ejemplo, había tres polacras que se llamaban *Minerva* -una de 270 toneladas, 12 cañones y tripulación de 30 que pertenecía a John Arengo; otra de 230 toneladas 14 cañones y tripulación de 30 de Judah Benoliel, y aún otra de 160 toneladas, 15 cañones y tripulación de 60, propiedad de John Moyardo. Había dos bous, un místico y una jábega, que llevaban el mismo nombre -*Fortune*-, un falucho y una jábega ambos llamados *Serena* y, también, dos jábegas que llevaban el nombre *Two Brothers*.

Además de las cañoneras, los corsarios también tuvieron éxitos contra otros barcos armados enemigos. En diciembre de 1803, el místico *Ferret* de diez cañones capturó al corsario francés *Le Petite Esperance*. En abril de 1804, la jábega de diez cañones *The Brothers* (propiedad de Joseph Israel, patrón Juan Baptista Costa) capturó al corsario español de cinco cañones *Santo Cristo del Grao*. En junio siguiente, la jábega de 8 cañones *Stheno* presentó ante el tribunal al *Porto*, capturado entre Cartagena y Menorca. En septiembre, las *Culevra* y *Fortuna* trajeron al corsario español *Minerva*, y, en septiembre, la *Victory*, una jábega de dos cañones (propietario Domingo Gallarza, patrón Antonio Carnachichi), capturó a un corsario francés cuando salía de Livorno. En enero de 1806, la *Felicity* trajo a Gibraltar al corsario francés *La Josephine*, al mismo tiempo que las dos cañoneras ya mencionadas. En julio de 1807, la *Queen Anne* capturó al corsario español *Nuestra Señora de la Reina* cuando salía de Málaga y, en marzo de 1812, la jábega *Dolphin* capturó al corsario francés *Napoleon*.

Las presas presentadas al *Vice Admiralty Court* no eran todas las capturas hechas por los corsarios, pues muchos barcos capturados en las costas del norte de África o Italia eran vendidos sin haber determinado el tribunal si eran buenas presas o no. El 21 de mayo de 1804, el teniente gobernador Trigge escribió al Secretario de Estado:

Los corsarios de este sitio han llevado más de 70 embarcaciones a la Isla de Cerdeña, donde han sido vendidos como presas legítimas sin ningún proceso judicial, condenados por aquellas personas que actúan como vice-cónsules en los diferentes puertos de Cerdeña y que, según me informan, obtienen un buen beneficio de estas operaciones.

He recibido varias quejas sobre esto y el juez del tribunal del Vice-Almirantazgo ha recibido una carta del Sr. Marsden, [embajador] en Madrid, enviándonos una queja del ministro español sobre un navío español que fue llevado a la Isla de Cerdeña por un corsario gibraltareño.

Cerdeña es el sitio de encuentro de los corsarios de aquí, adonde llevan sus presas y las venden por una tercera parte de su valor real, a despecho de las órdenes que tienen de los dueños de sus embarcaciones, que no pueden persuadir a sus capitanes para volver aquí con sus presas.

Ponencias

Hay que mandar a un persona seria para que sea el cónsul en Cerdeña, porque no creo que podemos confiar en los extranjeros que hoy actúan de vice-cónsules.

El problema consistía en que Gibraltar no tenía una comunidad de marinos que pudiera ser empleada en los barcos de corso, y las tripulaciones estaban compuestas por personas recién llegadas a la colonia, que una vez que recibían el permiso de residencia del gobernador contaban como personas indígenas para los efectos de los Navigation Acts y otros requerimientos legales. Como no tenían vínculos permanentes con la ciudad de Gibraltar, era muy difícil hacerles cumplir con la ley y, si encontraban, problemas abandonaban la ciudad y regresaban a sus tierras. Cuando Trigge recibió instrucciones de emitir patentes contra Francia, en 1803, había escrito al Secretario de Estado:

En todas las guerras pasadas, los corsarios de Gibraltar han sido culpables de muchas acciones violentas y de piratería. No tengo razón para esperar que en el futuro no hagan lo mismo. Emitiré las patentes con mucho cuidado y haré todo dentro de mis poderes para asegurar su buena conducta, pero no puedo hacerme responsable de su comportamiento, que temo será criminal e injustificado.

En diciembre de 1803, Trigge repitió su crítica:

Las tripulaciones de los barcos corsarios de este sitio están forzosamente compuestas de extranjeros, gente marginada en el país vecino, y que no pueden ser frenados sin poder someterles a un castigo rápido (...). Sería muy serio si se supiera que navíos neutrales pueden ser capturados y saqueados por los corsarios de este sitio y que, llevando sus presas a puertos extranjeros, no tienen que ser presentados al tribunal (...). Personalmente no puede recomendar que se emitan más patentes aquí, pues, si no se pueden controlar, no son más que piratas bajo licencia.

El tribunal del Vice Admiralty solamente tenía poderes para actuar en casos civiles y no tenía jurisdicción en casos criminales, y esto aumentaba el problema. Ni el tribunal ni el gobernador tenían poderes para cancelar patentes ya emitidas, ni tampoco podían actuar en casos criminales que ocurriesen fuera del territorio. En 1807, el corsario *Monkey* atacó a una embarcación anclada en el puerto portugués de Vila Real y mataron a uno de la tripulación. Esto, evidentemente, era un acto de piratería, pero como el tribunal de Gibraltar no tenía competencia para actuar, Nicholo Theodoro, el patrón del *Monkey*, tuvo que ser enviado a Inglaterra con dos marinos portugueses de testigos, para ser juzgado delante del *High Court of Admiralty* en Londres.

En 1811, el teniente gobernador, teniente-general Colin Campbell, escribió a Lord Castlereagh, el Secretario de Estado:

No cabe duda que algunas veces los corsarios de este sitio se comportan en una forma criminal, a pesar de todas las precauciones que tomamos cuando emitimos patentes, y, mientras que no exista un tribunal aquí que pueda juzgarlos, temo que la mala práctica continuará.

Evidentemente era imprescindible que el tribunal de Gibraltar tuviera los poderes necesarios y se le pidió al High Court of Admiralty que se los cediera. Pero el tribunal de Londres, celoso de sus poderes y prerrogativas, rehusó terminantemente extender los poderes del tribunal en el Peñón. El gobierno británico, consciente del problema y encontrándose sin recursos para forzar a los jueces del High Court of Admiralty, buscó otra solución, y en 1815 le dio al juez civil de Gibraltar autoridad para juzgar crimines cometidos en alta mar.

No hay duda que la actividad de los corsarios, añadida a la de los barcos de la Royal Navy, fueron muy beneficiosas para los comerciantes de Gibraltar, muchos de los cuales hicieron fortunas considerables, pero no tenemos datos exactos ni evidencia directa de las grandes sumas que amasaron, aunque existen testimonios de terceros que vivieron

en Gibraltar durante esos años. Por ejemplo, James Bell, en su *History of Gibraltar* publicada en 1845 (que es en gran parte una traducción del libro de Ignacio López de Ayala), presencié los hechos y relata:

La guerra que comenzó en 1793 fue muy beneficiosa para Gibraltar, pues poseyendo un tribunal del Vice-Almirantazgo, las numerosas capturas hechas en el Mediterráneo y en las costas de España y Portugal llegaban diariamente y eran condenadas sin retraso y con cortas ceremonias, y tanto los bajeles como la mercancía eran inmediatamente subastados en público (...) y también se estableció un sistema de corso que trajo transacciones poco honorables, pero muy provechosas, a los que lo practicaban.

John Sweetland, el capitán del puerto, que como hemos visto participó en el negocio del corso, fue menos contundente en su reporte de 1829:

En el año 1795, España se encontró en guerra con Inglaterra y esto le dio auge al corso, y el éxito de los corsarios y buques de guerra en nuestras aguas fue tanto, que muchas firmas comerciales muy respetables, de Italia e Inglaterra, establecieron agencias aquí para comprar las mercancías capturadas.

A modo de anécdota, podemos tomar el caso de John Arengo y Judah Benoliel, que aparentemente eran los dos comerciantes que más provecho sacaron de la situación y que, entre los años 1808 y 1814, formaron una compañía conjunta, dividiendo todos sus bienes por la mitad entre los dos, y también los beneficios. Cuando Arengo murió en 1820 dejó de herencia a su hija un gran caudal y la vivienda más suntuosa de Gibraltar, conocida por el nombre de “Arengo’s Palace”. Además, dejó donaciones muy considerables a la iglesia y a los pobres. Benoliel se convirtió en banquero y, cuando murió en 1839, dejó una fortuna que se calculaba en tres millones de duros, que hoy posiblemente sería equivalente a cien millones de euros.

La tabla siguiente nos da el número de presas adjudicadas por el tribunal del Vice Admiralty de Gibraltar. Como se ve, los corsarios fueron responsables de una tercera parte de todas las capturas presentadas al tribunal, y, de sus 317 presas, 288 fueron condenadas en total o en parte cuando se trataba de mercancías enemigas capturadas a bordo de embarcaciones neutrales.

Año	Royal Navy	Corsarios	Total
1803	32	2	34
1804	14	8	22
1805	111	63	174
1806	89	82	171
1807	94	86	180
1808	102	51	153
1809	16	4	20
1810	48	5	53
1811	30	2	32
1812	29	13	52
1813	21	1	22
Total	596	317	913

Ponencias

Pero hay que tener en cuenta las muchas capturas que se vendieron sin ser presentadas al tribunal y, además, existía un sistema (completamente ilícito) de rescate, bajo el cual el corsario liberaba el bajel capturado contra el pago de un rescate en dinero o mercancía y así se ahorra la molestia y tiempo de tener que presentar la presa al tribunal y darle cuenta al armador.

Vinculados a tales acontecimientos, la sociedad gibraltareña conoció grandes cambios en los años de que hablamos. El gran auge económico del periodo permitió a los humildes habitantes establecidos en el Peñón en el siglo XVIII mejorar su situación y ascender de artesanos a comerciantes, formando una nueva clase media. Las fortunas que se hicieron resultaron que, en ese siglo XIX, los hombres adinerados de Gibraltar ya no eran esos comerciantes ingleses que venían al Peñón a hacer su fortuna, sino personas radicadas en la base británica, descendientes de inmigrantes de otras partes del Mediterráneo, incluyendo España.

La nueva clase trabajadora se formó de aquellos hombres que vinieron a tripular los barcos y hacer otros trabajos durante esos años. Se establecieron en la parte alta de la ciudad, conocida por el nombre de Buena Vista, en pésimas condiciones de alojamiento y, durante siglo y medio, en general no encontraron posibilidades para mejorar su situación. Ello fue debido a que el gran auge de las guerras de 1793 a 1814 no volvió nunca más. Con la frontera abierta en el siglo XIX, muchos se establecieron en el otro lado, pues la vida allí era más barata y estaba más de acuerdo con sus posibilidades. Hubo muchos casamientos mixtos con españolas y el carácter de este sector cambió.

Pero la frontera abierta trajo también grandes problemas económicos. Debido a la situación en el campo andaluz, muchos trabajadores vinieron a esta zona a buscar empleo, pero, como la oferta de la mano de obra era muy superior a la demanda, ocasionó una situación económicamente agobiadora para el trabajador gibraltareño. El patrono local, buscando reducir sus gastos, empleaba a españoles que siempre trabajaban por menos salario, y el único recurso del trabajador gibraltareño fue, cuando encontraba empleo con los militares u otras entidades oficiales, proteger su situación frente a una mano de obra española siempre en aumento. Hoy esto nos parece mal, pero hay que tener en cuenta las circunstancias en que esta discriminación nació; y que el trabajador gibraltareño solamente buscaba proteger su posición –para mal comer– y que los patronos, tanto privados como oficiales, se aprovechaban de la situación.

APÉNDICE

Lista de patentes emitidas entre el 28 de junio de 1803 y el 22 de junio de 1804 (The National Archives CO.91/45)

Tipo	Nombre	Tone- ladas	Caño- nes	Tripu- lación	Patrón	Dueño
Jábega	Envy	40	4	50	George Ansaldo	William Sweetland
Lugre	Dragon	60	10	40	John Turini	Joseph Israel
Jábega	Serena	25	1	34	Antonio Fernandez	Antonio Albanas
Bou	Lord Nelson	50	2	25	William Roberts	J B Cooke
Goleta	Hazard	30	4	25	Philip L'Anglois	Ninian Douglas
Jábega	Fortune	20	3	16	Nicola Villa	Ignatio Ferro

Místico	Two friends	40	4	46	Antonio Lepre	Biaggio Lepre
Jábega	Neptune	14	2	25	John Marinovich	Guiseppi Podesta
Falucho	Guernsey	10	2	20	James Adair	Thomas Lihou
Místico	Vengeance	30	4	60	Bernardo Esticate	Louis Du Moulin
Jábega	Victory	25	2	40	Anto Carnachichi	Domingo Gallarza
Jábega	Palm of Gibraltar	25	4	35	Mathias Pasqual	Jesua Levi
Bou	Revolutionaire	10	2	20	Bakthazar Buterich	William Cornish
Polacra	Mary	200	10	50	Anthony Bosano	Anthony Bosano
Jábega	Pearl	30	5 obús	40	Vincent Patroncini	Guiseppi Molle
Místico	Hero	20	2	25	Peter Serra	John Serra
Jábega	Dolphin	15	2	20	Geronimo Domino	Jacob Israel
Falucho	Serena	15	2	20	Nicolas Beribich	Pete Romairone
Bou	Fortune	25	3	30	Joseph Antonizo	Daniel Benrimo
Bou	Duke of Kent	20	2	40	Antonio Tartavull	Michael Rogé
Bou	Fortune	8	1	30	John Mangual	Michael Rogé
Polacra	Minerva	270	12	30	James Ward	John Arengo
Polacra	Fortune	270	12	30	Nicholas Eschippa	John Arengo
Bow	Phoenix	40	4	30	Joseph Rivano	Augustine Romairone
Navío	Caroline	400	18	90	Biaggio Lepre	Judah Benoliel
Goleta	Flying Fish	80	10	30	William Tomlinson	JN & Wm Thomson
Bou	St Josephs	15	3	30	Joseph Ragio	Carlos Ferando
Jábega	Felicity	25	4	40	Stephano Cuirolo	Michael Rogé
Bou	Fortune	25	2	30	John Christiano	"
Místico	Ferret	50	10	50	Laurence Bolinusich	Simon Cohen
Falucho	Superb	21	1	25	Michael Navel	Domingo Felipe
Jábega	Neptune	50	5	50	Andrea Acame	Andrea Nossardi

Ponencias

Jábega	Perseverance	70	10	50	Angelo Esterico	Angelo Sterico
Bou	King Solomon	17	2	30	Marco Arasovich	Josue Abensur
Jábega	Two Brothers	40	10	45	James Biasco	Moses Abeasis
Bou	Dolphin	15	1	24	Vicente Ferraro	Joseph Pratts
Goleta	Hazard	30	4	25	Peter Mainero	Ninian Douglas
Jábega	Victor Amadeo	25	6	40	Bernardo Molle	Bernardo Molle
Bou	St Martin	13	2	25	Francisco Rodi	Joseph Arnau
Jábega	Two Brothers	20	2	20	Antonio Giraldi	Antonio Girardi
Místico	Two Friends	15	2	20	Pietro Braicovich	Joseph Israel
Bergantín	Surprize	160	8	60	James Adair	Thos Lihous / Is Bendahan
Jábega	The Brothers	80	10	50	John Baptista Costa	Joseph Israel
Bou	Magdalena	15	3	24	Antonio Busso	P Romairone
Lugre	Dragon	60	10	40	Antonio Tartavull	Joseph Israel
Místico	Bien Parado	22	2	30	Domingo Barras	John Turini
Jábega	Palma	20	4	20	Martin Santa Maria	Giacomo Galeano
Bou	Serena	40	4	25	Giovanni Boghovich	Moses Levi
Místico	Fortune	15	2	25	Chritopher Gianovich	Augustin Dagnino
Jábega	Powerful	50	4	50	Cadelo de Napoli	Michael Rogé
Bou	Gral O'Hara	30	1	40	Gaetan Risso	Salvador Cansino
Polacra	Minerva	160	15	60	John Moyardo	John Moyardo
Jábega	Medusa	100	9	40	Luisi Alesandro	Simon Cohen
Jábega	Stheno	80	8	35	Joseph Montano	Joseph Montano
Bergantín	Eagle	120	12	20	Peter Vicentini	Bartholomew Scotto
Jábega	Poweful	50	4	45	John B Astengo	Angelo Bonel
Jábega	Flora	70	6	30	John B Torello	Michael Rogé
Polacra	Minerva	230	14	30	Nicholas Eschippa	Judah Benoliel

Pingüe Fortune 80 6 40 John B Francia Domingo Gilarza

EPÍLOGO

Después de haber presentado mi ponencia he encontrado un registro de los años 1796 y 1797 que número de patentes emitidas en esos años. Como se verá el número era bastante inferior a las patentes emitida en 1803 y 1804. Indudablemente esto se debe a que hubo un aumento considerable en el número de embarcaciones en Gibraltar dedicadas al contrabando de tabaco después del Order in Council de 1799 que relajó las restricciones sobre la exportación de tabaco de Gibraltar. Cambio que se hizo a petición española pues durante los años de guerra con Inglaterra no se podía recibir tabaco directamente de América debido al bloqueo inglés.

Tipo	Nombre	Tone- ladas	Caño- nes	Tripu- lación	Patrón	Dueño
1796						
saetia	Gibraltar Packet	25	10	40	Frances Morello	John Giro
falucho	Helen & Sally	8	40		Alexander Thomson	John Glyn-Batchelor
saetia	Tyger	30	5	30	Andrea Nossardie	John Arengo
místico	Sea Horse	30	6	30	John Borastero	Viale y Cia
falucho	Ferret	30	12	30	John Gavaron	John Arengo
falucho	Fox	15	2	20	Lewis Alessandro	John-Glyn Batchelor
falucho	Camilla	20	4	27	John Onetti	Viale & Cia
místico	Eagle		4	30	John Castellino	Viale & CiaAb Bend
místico	Row Boat	10	4	15	Nicholas Moyardo	Thomas Morello
barco	Commerce		4	25	Lazaro Patron	Benedetto Romaione
falucho	Lyon	50	8	30	Stephen Burone	J. de Abm Bendahan/S. Benoliel
falucho	Fortune		4	15	Augustine Romaione	Augustine Romaione
falucho	Hare		6	30	John Soler	Jos Aboab/Sol Cohen
místico	Spitfire	20	2	25	James Galeano	John Glyn/John Good/ Sol Benamor/Jas Galeano

Ponencias

1797

falucho	Charles	20	6	30	J. Baptista Musante	Thomas Yorston
falucho	Snake	40	8	50	Pasqual Scarnichia	Thos Winter/ James Sweetland/Haynes Anlau
brig	Tartar	120	22	50	Major Short	John Glyn/Henry Loftus Hodson
lugre	Diamond		12		Peter Minero	Jacob Serruya
falucho	Bulldog	20	4	30	J B Castilliano	J. & Ab Benoliel/ S. Benamor
barco	Success	12	4	20	John Colona	Jacob Benhamu & Cia