

CONTRIBUCION AL ESTUDIO DEL CORSARISMO MENORQUIN EN EL SETECIENTOS. EL VIAJE DEL JABEQUE "SAN ANTONIO DE PADUA" A LAS ORDENES DEL CAP^a FRANCESC MASPOCH (1780)

Juana Francis Pons Vila

1. Introducción.

Para empezar definiremos lo que se entiende por corso diciendo que es una campaña naval emprendida por particulares, provistos de una patente o autorización de su gobierno, contra las naves enemigas, en casos de guerra, o contra naves amigas en casos de represalia.¹

El corso fue una actividad corriente a lo largo de la historia en Menorca: con la ocupación británica en 1708 se acrecentó el comercio y se estimuló la marina.² Sobre todo con lo que se conoce como "la guerra de l'any quaranta" entre Inglaterra y España y que terminó con el Tratado de Aquisgrán en 1748. Durante esta lucha se armaron multitud de buques en corso con un número de presas de alrededor de unas setenta unidades³, lo que enriqueció a la ciudad de Mahón. Estos corsarios no eran sólo financiados por menorquines sino que al abrigo de sus ganancias llegaron a la isla comerciantes griegos e italianos⁴. Pero este gran auge mercantil se vió paralizado con la denominación francesa entre 1756-63. Tras la conquista británica y ya en lo que se conoce como la segunda dominación hubo un resurgir al iniciarse la guerra entre Francia e Inglaterra en 1778, ya que desde hacia tiempo los franceses apresaban sus navíos y se autorizó así de nuevo el armamento en corso⁵. Este es uno de los momentos de actividad corsaria que Casasnovas refleja entre 1778 y 1781⁶.

Centrándonos ya plenamente en este periodo que va desde 1778 a 1781, vemos que todos los autores consultados coinciden en afirmar la importancia del corso y el gran número de presas que traían al puerto de Mahón, lo que redundó en un gran beneficio para la economía de la isla en ese momento. John Armstrong⁷, único in-

glés que escribe su obra en esta época, habla de lo deficitario que es el comercio menorquín, toda vez que se importa mucho y hay pocas contrapartidas de exportación. Resulta curioso comprobar que no cita las actividades corsarias. Benezam Saura, por el contrario, habla de la llegada de italianos y gibraltareños para tomar patentes de corso en Menorca y de la audacia de los menorquines que iban a buscar sus presas a los mismos puertos de Córcega, Francia y España⁸. Hernández Sanz nos habla también de las ricas presas francesas y españolas que los corsarios traían al puerto y da la cifra de unos cincuenta buques⁹. Martí Camps se pregunta de donde vino el enriquecimiento que se apreció en la población menorquina durante las ocupaciones inglesas ya que el equilibrio comercial era defectuoso, como ya apuntaba Armstrong; una de las fuentes que este autor apunta es el producto del corsarismo¹⁰. También Pierre Monbeig citando fuentes que veremos más adelante nos habla de la importancia del corsarismo en esta guerra y en el comercio¹¹. Vargas Ponce, el viajero ilustrado, sin nombrar directamente al corso hace referencia a que el medio de sostenerse para los isleños es “entregándose al mar que les llama por todas partes”¹².

Finalmente el autor básico dentro de la historiografía menorquina y especialmente en este tema, y al que acuden la mayor parte de los historiadores posteriores, es Riudavets y Tuduri, un capitán de navío que retirado ya en su isla natal escribió una *Historia de la isla de Menorca* editada entre 1885 y 1887¹³. Es el autor que más trata el tema del corso y el que nos habla por primera vez de la importancia que tiene en el desarrollo de la isla y especialmente de su comercio paralizado antes del inicio de esta guerra.

Con el transcurso de la guerra el corso benefició al puerto de Mahón con sus presas y las ganancias estuvieron circulando por Menorca durante tiempo, elevando el poder adquisitivo de la población. Era, pues, un negocio lucrativo al que se dedicaba parte de ésta, bien poniendo un capital o embarcándose como tripulación.

De la gran cantidad de navíos que se armaron en corso durante el conflicto que va desde 1779 a 1781 y ante la imposibilidad de estudiarlos todos, se contribuye al estudio del tema del corsarismo con el análisis del viaje del capitán Francisco MasPOCH a bordo del jabeque San Antonio de Padua en 1780, teniendo en cuenta que había en la misma época dos navíos con idéntico nombre lo que ha dado lugar a problemas de documentación, ya que aparecen en las listas de corsarios con distintos capitanes.

Es destacable la escasez de trabajos específicos sobre el corso menorquín y ello es extraño dada la documentación existente sobre el tema en el Archivo Municipal de Maó. Hay varias transcripciones de documentos hechas por Hernández Sanz; una sobre otro viaje del San Antonio de Padua con un capitán llamado Miguel Amengual en 1780; y el historial del “Success”, otro jabeque del mismo periodo. Estos viajes sólo están transcritos pero no han sido analizados desde una perspectiva histórico-económica¹⁴. También existe una recopilación de un diario de otro corsario de Ciudadela, llamado Soliveras, hecha por Picó Vivó, pero sin analizarlo¹⁵. Por el contrario López Nadal plantea un tratamiento socio-económico sobre el tema corsario si bien se refiere a un periodo distinto al que aquí se estudia¹⁶.

Este trabajo pretende aportar una noticia sobre el corso menorquín del Setecientos, especialmente del papel desarrollado durante la guerra de independencia de los Estados Unidos en el área del Mediterráneo, que confronta a ingleses y aliados de las colonias americanas —Francia, España y Holanda—. La complejidad

del material archivístico y la falta de documentos sobre algunos periodos, ha impuesto centrar el presente estudio en un viaje concreto, para lo cual existe documentación inédita. Se trata del que realiza en 1780 el jabeque San Antonio de Padua al mando del capitán Francisco Maspoch. El trabajo se estructura en cuatro ejes: el factor humano, las cláusulas contractuales, los resúmenes económicos, y la cuestión de la navegación.

2. El jabeque San Antonio de Padua y su viaje en 1780.

2.1. Interesados en la empresa.

Entre la documentación recogida en el Archivo Municipal de Maó se encuentra la lista de las personas interesadas, es decir que han aportado un capital como accionistas en la empresa, a través de ella se ve que hay por un lado personas que aportan un capital considerable, el más elevado son de 3.407 pesos de Antoni Seguí que junto a Joan Olivar con 1.000 pesos son los mayores inversores. Por otro lado gentes más modestas que aportan unos 50 pesos como: Rafel Quintana un patrón de la marina mercante o Bernat Febrer un médico.

Participan toda clase de personas de todas profesiones y de distintos lugares: hay sacerdotes, médicos, mujeres, tanto menorquines como extranjeros entre los que además de ingleses como Fead o Alcock hay apellidos griegos como Alexiano que debían formar parte de la colonia griega asentada en la isla durante las dominaciones británicas¹⁷. También participan judíos como Salomon Cohen, que comerciaban en la isla, dada la libertad religiosa que propiciaban las autoridades británicas y que tras la conquista española emigraron de la misma. Además aparecen mujeres interesadas en el asunto que incluso son agentes del jabeque como Eulalia Poly, una viuda que participa en otras actividades comerciales, y otras que aportan un capital más o menos grande.

El total apartado para el armamento del barco es de 8.931 pesos 3 reales y 5 dineros, que esperan recuperar y aumentar con el producto del corso.

2.2. Contrato entre los armadores y el capitán.

Sobre el contrato entre los agentes y armadores del jabeque Antonio Seguí y Sintés y Eulalia Poly con el capitán Francisco Maspoch y el primer teniente Francisco Puigserver, se especifica en él que éste se hace para "cruzar contra los franceses, espanyols y dames inimichs de la Gran Bretaña" lo cual excluye cualquier otro tipo de presa, si bien podían detener cualquier navío para registrarlo o interrogar a su tripulación a fin de obtener información sobre los movimientos del enemigo.

Se especifica en el artículo 1 las características y armamento del jabeque y el reparto al 50% entre los armadores y la tripulación, reparto que correrá a cargo del capitán al que se le otorgan plenos poderes en este aspecto así como se le responsabiliza de la disciplina a bordo, y se deja en el artículo 3 plena libertad para dirigirse hacia donde desee para hacer sus presas.

Se dan normas para repartir la parte del botín de cualquier tripulante que se acobarde, arme alboroto o robe a bordo y también para su castigo.

Se asigna una gratificación para el hombre que descubra la primera presa, así como a los más distinguidos en el combate. También se tienen en cuenta las bajas o mutilaciones asignando unas gratificaciones según la categoría de la persona según sea marinero, oficial, teniente o el capitán.

En el artículo 10 se hace una referencia a la sucesión de los mandos y se fija la necesidad de comunicar a los agentes la baja del capitán en caso de producirse para poder nombrar a otra persona en su puesto.

Se fija también la pérdida del reparto del botín para los desertores y el pago de su parte al resto de la tripulación.

La duración del viaje se fija en cuatro meses, aunque duró seis, durante los cuales no puede abandonar el viaje ninguna persona de la tripulación sin el permiso del capitán.

En el artículo 14 se trata de que sobre los adelantos que se den a las personas de a bordo deberán ser descontados de la parte final de sus beneficios.

Un artículo interesante es el número 15 en el que se fija que el carácter del viaje es destruir el comercio enemigo, especialmente el francés que era el más importante, pero no injuriar a los individuos más allá de lo que les permite la patente de corso, se prohíbe maltratarlos, cosa que choca con las creencias y afirmaciones de algunos historiadores que hemos recogido anteriormente, sobre la crueldad del corso menorquín, aunque no sabemos, claro está, el grado de cumplimiento que tenía este artículo del contrato.

El artículo 16 prohíbe la venta de porciones de la presa sin el permiso de los agentes. Y el 17 fija un 5% para los agentes sobre todo lo apresado en concepto de comisión al igual que para el capitán.

Está firmado ante notario en Mahón el 22 de abril de 1780.

2.3. Cuentas de gastos.

Analizando las cuentas del coste del armamento del jabeque se ve que la partida mayor es de 6.030 pesos invertidos en la compra del navío a su anterior propietario, José Portella. Además de los gastos de fletamiento del buque como la compra de madera para quemar, corcho, grasa y de vituallas como aceite, judías, habas, aceitunas, queso, bacalao, vino, aguardiente y tabaco que constituyen una partida importante. Sería interesante averiguar si estos productos eran importados o producidos en la isla lo que permitiría saber si existía o no una economía diversificada. También son fundamentales los gastos del salario de los marineros, diferenciados de los de jóvenes o niños.

Están también los gastos burocráticos como puede ser la patente de sanidad que cuesta 1.2 pesos, el pasaporte que cuesta 10.2 pesos, además del coste para obtener una "letra de marca" o patente de corso que vale 32 pesos, desglosados en 22 para papeles de petición y 10 pesos en las instrucciones. Los papeles de autorización del Vice-almirantazgo son 65 pesos, aparece el coste de una bandera inglesa, lo que reseña el pabellón bajo el que se navegaba.

Todo ello suma unos 8.931 pesos 3 reales y 5 dineros que es el total aportado por los interesados, que deberá ser recuperado con el montante de la venta de las presas que se consigan a lo largo del viaje.

De la documentación que hace referencia a las cuentas de gasto anotadas por

el capitán, una vez iniciado el viaje, se ve que además de toda una serie de compras de provisiones que se van haciendo en las distintas escalas del viaje, como té, sal, gallinas, etc., aparecen también la paga de salarios a marineros, por realizar trabajos eventuales. Hay una numerosa lista de cuentas pagadas en las que se especifica el nombre de la persona a la que se ha pagado y la cantidad, pero no la razón del pago. Además de la anotación del gasto ocasionado por una expedición corsaria hecha junto a otro jabeque menorquín llamado "Success".

Al final la suma total de los gastos ocasionados por el mantenimiento del barco y de la tripulación durante los seis meses de viaje se elevan a 2.778 pesos. Junto a ella hay una relación de los puertos por los que el jabeque había pasado según firma su capitán Francisco Maspoch, fueron: Lampedusa, Trípoli, Rhodas, Candia (Creta), Languella, Génova y Mahón, de todo lo que se deduce que durante los seis meses de viaje, el jabeque estuvo moviéndose por la zona central del Mediterráneo tocando puertos italianos (Sicilia, Génova), africanos (Trípoli), griegos (Rodas), además de volver al puerto de Mahón desde el que seguir su viaje por el tiempo que estaba fletado.

Además de esta lista de gastos, dentro de conjunto de la documentación consultada sobre este navío y de los que por su importancia e interés aparecen transcritos varios, hay otros como son las liquidaciones de gasto que sirven de referencia; son gastos burocráticos como el pago de derechos de anclaje, que consiste en los pagos por anclar en puerto, los pagos al cónsul de Trípoli por la venta de las mercancías apresadas, los gastos de revisión de patente, que el capitán cifra en unos 955 pesos y 4 reales y 10 dineros. Junto a esto aparece una liquidación que hacen los agentes y el capitán por lo cual se suma la cantidad que éstos le dieron en su primera salida y en su segunda, en lo que se basa la idea de que el San Antonio de Padua volvió una vez a puerto a lo largo de su viaje y pasó por ello por la isla de la Quarentena. A la suma de ambas cantidades se le restan los gastos de 955 pesos antes mencionados y el saldo positivo pasa a manos de los agentes Antonio y Gabriel Seguí, totalizando 7 pesos, 5 reales y 10 dineros.

2.4 Diario del capitán.

Dentro de la documentación hallada sobre este viaje del San Antonio de Padua esta el diario o "jornal" como se le llama en la documentación del capitán Francisco Maspoch fechado en su inicio el 25 de abril de 1780 y que dura hasta el 30 de julio del mismo año, fecha en la que se pasó a otra libreta que no se halla en la documentación del legajo 7 del Archivo donde está depositado el resto, con lo que no es posible trazar el relato total sobre este viaje, dado el extravío de documentación, cosa que dados los sucesivos avatares y traslados por los que han pasado los fondos documentales de dicho archivo, no es cosa de extrañar.

Pero volviendo al tema del diario hay que señalar primero que hay además una patente de corso o "letra de marca" como se le llama en la misma, original dada por el rey Jorge III de la Gran Bretaña, otro navío denominado "Success", que aunque no sea él del viaje en concreto, dado que es un documento impreso en inglés al que se le han rellenado los datos concretos a ese jabeque a mano, es un punto de referencia para tomarlo como base de lo que debía ser las patentes y de lo que en ellas se estipulaba.

Entre otras cosas se halla la obligación expresa de que el capitán del barco lleve, en palabras textuales: “an exact, journal of his Proceedings, and therein particularly take notice of all Prizes which shall be taken by him, the Nature of such Prizes, the Times and Places of their being taken, and the Values of them...”, es decir un exacto diario de todos su Procedimientos y anote particularmente todas las Presas que haga, los Tiempos y Lugares en que las lleve a cabo y los valores de las mismas.

Datos de los que se ha podido extraer de la parte del diario consultada, noticia del inventario de un navío francés llamado “La verge de la Misericordie” y otros datos que luego se tendrán en cuenta.

Siguiendo con las condiciones de la patente, útiles para entender el desarrollo del diario de capitán, ésta se da debido a las actuaciones perjudiciales a la corona llevadas a cabo por los “Estados Generales de las Provincias Unidas y sus súbditos” por lo que se conceden derechos de represalia contra sus buques. Se debe encuadrar en el marco de la guerra de 1779 cuando Inglaterra declara la guerra a Holanda en 1780. Se permite, al igual que podían hacerlo los propios buques de la escuadra inglesa, a los navíos con patente para que de un modo legal puedan aprehender a estos buques y llevarlos a juicio ante el Alto Tribunal del Almirantazgo de Gran Bretaña o las delegaciones dentro de sus dominios, en este caso el puerto de Mahón. Con esta autorización al delegado en Menorca se concede al navío en cuestión licencia para ponerlo en condiciones de guerra para apoderarse de los buques enemigos y llevarlos a puerto para juicio, del que si eran condenados podrá el capitán vender su mercancía y disponer de los navíos conforme al procedimiento del Almirantazgo. Para lo que se señala la necesidad de llevar el diario.

Además del permiso para tomar presas, se pide que se anote cualquier cosa que los tripulantes o el capitán puedan descubrir sobre los movimientos del enemigo, conocidos bien a través del interrogatorio de la tripulación o pasajeros de los buques aprehendidos o por las noticias que les proporcionen otros navíos con los que contacten, de todo lo que deberán informar a su Comisionados.

Se previene que no deberá hacerse nada contrario a sus instrucciones y se solicita la ayuda a países amigos y aliados para estos navíos corsarios.

Vistas las condiciones bajo las cuales se conceden las patentes se pasa a explicar un poco como fue el viaje del San Antonio de Padua desde su salida del puerto de Mahón el 25 de abril de 1780. A la salida se puso rumbo a las costas catalanas, a seis millas de la costa se dan cuenta de que han sido avistados y enarbolan bandera española, se cruzan con otro corsario menorquín la “Virgen del Rosario” con su capitán Domingo Manent junto al que ponen rumbo hacia Vila Nova. Se encuentran cerca de Tarragona con otro buque, esta vez holandés cargado de trigo que se dirige a Barcelona con documentación francesa y española al que se le obliga a dirigirse al puerto de Mahón para descargar allí su mercancía.

Luego se cuenta como se interroga a un navío holandés que sale de Salou con un cargamento de brandy.

A 15 millas del puerto de Salou capturan otro buque con bandera danesa que venía de Noruega con trigo y se dirigía a Marsella.

El 3 de mayo se dirigen a Cabrera y avistan un navío francés que sale del puerto de Palma con una carga de sal y aguardiente al que también apresan y al que envían un grupo de marineros de los cuales se citan sus nombres.

Van avistando otros barcos a los que interrogan sobre si han visto buques cor-

sarios, cuánto tiempo hace que salieron de puerto, etc., a los que luego apresan y envían hacia Mahón. Al llegar al puerto las presas deben pasar a la isla de la Quarrentena y posteriormente son llevadas ante el tribunal del Vice-Almirantazgo para el juicio.

El 9 de mayo, continua el diario, apresan el navío francés “Verge de la Misericordie” cargado con sal de Mallorca aguardiente, pólvora, municiones, escopetas, aceite, pañuelos de seda, etc. De este inventario se da una copia al capitán Domingo Manent del otro buque corsario que ha participado en la captura.

Después ponen rumbo a Palamós donde contactan con otro corsario que ha llegado hasta el golfo de León sin hallar nada. Lo que nos indica hasta donde se adentraban los barcos en busca de presas como ya hemos mencionado que hacia referencia a ello Benejam Saura¹⁸.

Posteriormente luchan con un buque francés entre Andratx y la isla Dragoneira, se cruzan luego con un corsario de Argel que les informa de que hay corsos franceses en las costas italianas.

El 6 de junio regresan al puerto de Mahón, se aprovisionan de nuevo, es la segunda salida ya mencionada, y parten el 11 de junio a la captura de nuevas presas, el diario sigue hasta el 30 de julio en la misma línea hasta que se pierde ya que termina en esa libreta.

2.5 Recapitulación.

A pesar de que no se han podido consultar las actas del Tribunal del Vice-Almirantazgo para saber más datos acerca de los juicios a las presas del San Antonio de Padua, si se han consultado unas recapitulaciones hechas entre el capitán y los agentes sobre el montante de los beneficios obtenidos por la venta de dos presas francesas lo que puede dar una idea de lo que se sacaba con este tipo de actividad comercial.

Las notas sobre la presa “Marie Rose” en las que junto al producto de la venta se descuentan las comisiones de los agentes y los gastos producidos por la misma da un total de 5.885 pesos 4 reales 1 dinero que se reparten al 50% entre los interesados en proporción a lo invertido y la tripulación siguiendo lo estipulado en el contrato. Se reparten 2.942 pesos 6 reales y medio dinero.

En las notas de otra presa francesa, más modesta, denominada “Les doeuз freres” vendida en Trípoli, tras la venta tenemos la deducción de los gastos del cónsul y el cambio de moneda de “mabubs” a pesos son 347 pesos 2 reales y 8 dineros a los que se restan las comisiones y que repartido al 50% resultan 153 pesos 0 reales y 1 dinero para cada parte.

En el documento de recapitulación hecho partiendo del total de gastos ocasionados por el navío a los seis meses de viaje que como ya hemos visto eran 2.778 pesos 5 reales y 13 dineros de los que se resta el beneficio que los interesados han obtenido de la presa “Les doeuз freres” y lo que recuperan de los adelantos a la tripulación les queda en debe 1.882 pesos 3 reales y 12 dineros.

A esto se suma el total de gastos producidos cuando el jabeque vuelve y se aprovisiona en el puerto para su segunda salida que ascienden a 2.396 pesos 5 reales y 9 dineros lo que suma un total de 4.279 pesos 1 real y 3 dineros que se recuperan con el beneficio de la presa “Marie Rose” que se vende en Mahón con un beneficio

de 2.942 pesos 6 reales y medio dinero para los interesados.

Con todo lo que aún así les queda en débito 1.336 pesos 3 reales y dos dineros y medio que seguramente con la venta de otra presa pudo recuperarse aunque no se tienen los datos concretos.

Esta recapitulación aún siendo incompleta puede dar una idea del funcionamiento del sistema y de los beneficios ya que sólo con la venta de dos presas en las que los capitalistas reciben el 50% casi se ha recuperado el coste de seis meses de viaje.

Recapitulación:

Gastos:	pesos	reales	din.
- gastos para armar el jabeque	8.931	3	5
- gastos durante el viaje	2.778	5	13
- gastos durante el viaje	955	4	10
- gastos de la segunda salida	4.279	1	3

Beneficios:

- Producto de la venta de la presa "Les doeuz freres"	306	0	2
- Producto de la venta de la presa "Marie Rose"	5.885	4	1

3. Conclusiones

Tras el análisis de la documentación de este viaje, a modo de síntesis se puede reseñar lo siguiente:

- 1 ° . la heterogeneidad socio-económica y geográfica de los participantes en la empresa, que como se ha señalado iban desde clases económicamente fuertes a otras con menor capital, pero a los que también les interesaba el negocio: hay capitanes, sacerdotes, comerciantes, griegos y judíos.
- 2 ° . la sistemática organización de la empresa, en la que no se deja nada a la improvisación. Véanse las cláusulas del contrato en las que se estipulan claramente los objetivos y el reparto de los beneficios demostrándose la cuidada estructuración de este complejo comercio.
- 3 ° . la minuciosidad en las cuentas de gasto para armar el jabeque, ya que sólo así se puede recuperar lo invertido y evitar problemas a la hora del reparto.
- 4 ° . el beneplácito de las autoridades británicas que fomentan este tipo de comercio, como ha quedado reflejado en la patente de corso, en la que se insta no sólo a capturar presas y venderlas con lo que se lograría el deterioro del enemigo y el enriquecimiento propio, sino también a lo que podríamos llamar "espionaje naval" para conocer los movimientos del enemigo.

- 5º. a través del diario del capitán se puede ver el movimiento de navios que se daba en esta época en el Mediterráneo lo que puede hacer suponer un comercio fluido que en este caso los corsarios intentan interrumpir.
- 6º. lo que no puede saberse a ciencia cierta, es la rentabilidad de este viaje y el porcentaje total de beneficios obtenidos con él, ya que solamente sabemos el resultado de la venta de dos presas. Pero aún así se ve que con ellas casi se han recuperado los gastos del viaje durante seis meses, a lo que si sumamos el número de presas que según el diario del capitán se hacen, aunque sea en colaboración con otros corsarios, es previsible que resulte un negocio lucrativo, tanto para los agentes e interesados que arriesgan su capital como para el capitán y la tripulación que emprenden el viaje.

Notas

- 1 Ver Cors en Gran Enciclopedia Catalana.- Edicions 62 Barcelona 1969-80
- 2 Ver M. Riera Alemany, "El arsenal de Mahón" en *Revista de Menorca* Mahón 1898.
- 3 Ver P. Riudavets Tudury, "La marina menorquina" en *Historia de la isla de Menorca* Mahón 1888, pág. 320.
- 4 Ver F. Hernández Sanz, "Un corsario menorquín" en *Revista de Menorca* Mahón 1924, pág. 57.
- 5 íbidem
- 6 Ver A. Casanovas: *Corsarios menorquines* Panorama Balear nº 80, Palma 1980.
- 7 Ver J. Armstrong: *Historia de la isla de Menorca*, Ciudadela 1978 (original de 1752) págs. 125-27.
- 8 Ver J. Benjam Saura: *Historia de Menorca*, Ciudadela 1897, pág. 132.
- 9 Ver F. Hernández Sanz: *Compendio de geografía e historia de la isla de Menorca*, Mahón 1908, págs. 349-350.
- 10 Ver F. Martí Camps: *Iniciació a la historia de Menorca* Palma 1973, pág. 164.
- 11 Ver P. Monbeig, "La revolución económica de Mallorca y Menorca en el siglo XVIII" en *Boletín de la cámara oficial de comercio, industria y navegación*, nº 627 Palma 1960, pág. 54.
- 12 Ver J. Vargas Ponce: *Descripciones de las islas Pithiusas y Baleares* Palma 1983 (original 1787) pág. 21.
- 13 Ver P. Riudavets Tudury: *Historia de la isla de Menorca*, Mahón 1885-87.
- 14 Ver F. Hernández Sanz, "Jornal del corsari Sant Antoni de Padua" en *Revista de Menorca*, Mahón 1929 y del mismo autor "Un corsario menorquín" en *Revista de Menorca*, Mahón 1924.
- 15 Ver A. Pico Vivo, "Soliveras, un corsario menorquín" en *Separata del semanario El Iris*, Ciudadela 1982.
- 16 Ver G. Lopez Nadal, "Els corsaris mallorquins i la guerra dels Segadors" en *L'Avenç* nº 23, págs. 46-51 y "La participación del cors mallorquí o la desfeta de la revolta de Catalunya 1637-55" en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana* nº 828-29, págs. 246-62.
- 17 Ver F. Hernández Sanz, "La colonia griega en Mahón" en *Revista de Menorca*, Mahón 1925.
- 18 Ver *supra*, nota 8.

Apendice I: Lista de los interesados en la empresa.

Los siguientes son los Srs. Interessats Propietaris en lo Buch y Armament del corsari San Antony de Padua, Son Cap^a Franch Maspoeh; Son los agents del dit corsari el P^o Antony Segui y Sintes y la Sra. Eulalia Poly V^a del qson Llorens Poly principals Armadors del mateix.

Interessats.

D. Joan Olivar	1000.	0.	0.
D. Rafel Febrer	200.	0.	0.
P ^o Vicent de la Torre	250.	0.	0.
M ^a Joseph Vinent	100.	0.	0.
D. Joseph Canovas	100.	0.	0.

Sr. Bartomeu Dasso	200. 0. 0.
Honor Gabriel Carreras	100. 0. 0.
Constansa Neto	100. 0. 0.
Sra. Elisabet Salleras	58. 3.12.
Sr. Marti Hernández	50. 0. 0.
M ^a Gabriel Gonsales	100. 0. 0.
P ^o Rafel Quintana	50. 0. 0.
Sr. Nicola Alexiano	100. 0. 0.
Dr. Antoni Pons Preva	200. 0. 0.
Sr. Leon Asuelas	100. 0. 0.
Miquel Llado	125. 0. 0.
Dr. Bernat Febrer	50. 0. 0.
P ^o Guillem Goñalons	200. 0. 0.
Mr. William Alcock	100. 0. 0.
Dr. Joan Mercadal	100. 0. 0.
P ^o Franch Garsias	200. 0. 0.
P ^o Joan Segui	100. 0. 0.
Sra. Joana Segui y Ferrer V ^a	50. 0. 0.
Sra. Eulalia Poly	500. 0. 0.
Antoni Salcedo	100. 0. 0.
Dr. Gabriel Segui y Valls	500. 0. 0.
Sr. Joseph Segui y Sintes	150. 0. 0.
P ^o Antoni Segui y Sintes	3407. 7.11.
Cap ^a Fead	100. 0. 0.
Sr. Salomon Cohen	300. 0. 0.
Cavaller Alexandro Alexiano	100. 0. 0.
Dr. Josep Portella metge	140. 0. 0.
Total p8.	8931. 0. 5.

Fuente: legajo n^o 6 de Comercio, industria y navegación del Archivo Municipal de Maó.

Apendice II: Contrato entre los agentes del jabeque y el capitán del mismo.

**“Die XX Mensis Aprilis Anno
Navititate Dominis MDCCLXXX.**

En nom de nostre Señor sia a tots publich y notari de com nosaltres Antoni Segui y Sintes y Eulalia Poly V^a en qualitat de Agents y armadors del xapech corsari anomenat Sant Antoni de Padua, armat amb vuit canons ab carreta de tres a sis liuras de bala para cruzar contra los Francesos, Españols y dames Inimichs de la Gran Bretaña de part una. Y Francesch Maspoch Cap^a y Francesch Puigserver primer tinent de dit xibech tant en nom propi com en nom de tots els altres de la tripulació de altre, de la Vila de Maho de la isla de Menorca habiy. Degrat venim y esser vinguts confessam al Contracte y conveni siguent.

Pmo. Que nosaltres dits Antoni Segui y Eulalia Poly V^a en virtut y qualitat de armadors de dit corsari firmem lo dit corsari armat ab vuit canons ab carreta vint y quatre trebuchs y altre armas petitas, polvora, balas y altres municions de guerra, con tambe provisions de boca sufficients per tot el termini del cruiz que va declarat al Article tretze de este contracte cuyo xibech arreus y armas juntament ab todas las municions de guerra y provisions que se trobaran estant feguent el cruiz quedaran en propietat de nosaltres dits armadors.

En consideració de la qual la mitat del net produït, de todas las presas que el corsari fera, sera dels armadors y la altre mitat del Equipatge la qual sera entre de ells repartida conform heuran aportat ab el Cap^a el qual tindrà la obligació y cuydado de apoderarse de la dita mitat del net produït de las presas espectant al Equipatge y fer el repartiment entre de ells.

- 2^o Que a fi de mantenir una bona orde y disciplina dins Bordo vinguin home anida fora del mateix sens la permissió del Cap^a de aquell official que comendan baix la pena del castch que el Cap^a y dames officials atrobaran a proposit.
- 3^o Que sera enterament en poder del Cap^a el fer el cruiz alli ahont li aparexera.
- 4^o Que si es troba alguna persona de Bordo qui sia cap de revoltació busqui arruido o discordia dins Bordo, veusia obenir el comando del Cap^a o officials, es tracti covart o se embriaguia al temps del combat perdra tota la sua part, lo qual sera aplicada als restant del Equipatge y el delinquent sera castigat segons la lley.
- 5^o Que si alguna persona roba o se apropia porcio alguna de la Presa o Presas que es feran y se ly provera delicta penat a la sua part la quasi-partida al restant del Equipatge y Armadors.
- 6^o
- 7^o Que el primer home qui descubri la Bastiment y sera fet presa bona tindrà de gratificació una dobleta de vinch, la qual sera detreta del total montant de la Presa.
- 8^o Que a fi de gratificar las Personas qui ab el seu porte coratjos en el temps del combat es distinguiran per alguna acció valerosa de la mitat del produït de las Presas expectant al Equipatge se detreuran an tres parts, las quals seran repartidas a discrecció del Cap^a entre las tols personas en premi de la sua bravura y bon porte.
- 9^o Que si alguna persona de Bordo del dit corsari al temps del combat perdra una cama, bras, o ull, adames del cuydado, que se tindra de ell se ly donara una gratificació de cent pesos de vuit, si es Mariner o Minyo, cent cinquanta si es Official Menor, dos cents als Tinentes y tres cents al Cap^a. Cuyas gratificacions deuran deduirse del montemajor del total produït de las Presas y en cas de que algu mori estant en cura, la tal gratificació y la part heura guanyada, se entregará als seus Afsignats o ligits, las parts pero dels qui moriran en combat se entregaran als seus hereus.
- 10^o Que venint a morir o faltant el Cap^a comandara a Bordo el primer Tinent y en falta de este el segon Thinent, los quals deuran lo mes promp-

te que les serà posible donar avis als dits Armadors de la falta o mort del Cap^a a fi que puguin nominar la persona que les aparexera per el comando del dit corsari, en cas pero de falta o morir algun altre official de Bordo, serà replassat de los de Bordo a coneguda y direcció del Cap^a.

- 11° Que tots els Mariners seràn obligats constituhirse a Bordo luego despues que se heura tirat tir de lleva ab la circumstancia que tots los Mariners dins el termini de tres horas despues de haverse tirat el tir de lleva deuran atrobarse a Bordo del dit corsari baix pena de 50 pesos de plata, la qual deura ser aplicada mitat als Armadors y mitat al Equipatge obtenint.
- 12° Que qualsevol persona qui desertara de Bordo, o quedara en terra quant el corsari se partira en qualsevol temps durant el termini del cruiz, perdra las suas parts enterament las quals seràn aplicadas als Armadors y Equipatge per facilitar-se de son enter montant a atrobar altres Mariners enloch de los Desertors.
- 13° Que tota persona de Bordo, conve y se obliga a servir a Bordo del dit corsari durant dit cruiz; esto es per termini de quatre mesos continuos, sens que en manera alguna puguin dexar el cruiz a no ser ab la permissió y voluntat del Cap^a essent al mar o fora de la present Isla y de los Agents essent en la present Isla ab la confició que sols deura contarse per termini de cruiz el temps, que el dit corsari serà detingut en este Port per orde expressa de los Agents y no qualsevol detenció.
- 14° Que les avensas que seràn donadas a los Mariners y a qualsevol altre persona de Bordo los seràn desmuntadas de las suas respectiva parts y las recuperarán los dits Agents.
- 15° que los Propietaris y Armadors de dit corsari de sitjant destruhir el comer del Inimich, no pero injuriar los Individuos mes de lo que permet la sua lletra de Marca o concessió; Prohibeixen absolutament despullar los Presoners, bastonejarlos, y maltratarlos y qualsevol qui si los ofenda serà castigat segons la naturaleza del Mal que heura fet.
- 16° Que ningun Mariner ny altre persona de Bordo podrà en algun temps vendre porció alguna de las suas parts sens permissió de dits Agents, baix pena de perdre la part que li expectara, la qual serà del Armadors y Equipatge.
- 17° Que los dits D^o Antoni Seguí y Sra. Eulalia Poly Agents de dit corsari percebran a sich per cent de tot lo apressat raho de la sua comissió y el Cap^a semblants si per cent.

Prommatent nosaltres ditas parts fer y observar tot lo sobredit, esto es, cada una de Nosaltres, lo que nos expecta respectivament y tenir per ferm y agradable el present Acte, y no revocar-lo en manera alguna.

Per tot lo qual obligam a saber es Nosaltres dits Antoni Seguí y Eulalia Poly los nostres bens propis y de los dames Interessats ab dit armament, y Nosaltres dits Francesch MasPOCH y Francesch Puigserver les nostres bens y de los dames del Equipatge.

Actum Magone Minor Insula.

Festegen cuya presencia firmaven el D^o Antoni Seguí Altre dels Agents y Cap^a Francesch MasPOCH y Francesch Puigserver primer tinent faren:

el Cap^a Vicent de la Torre, Dⁿ Joseph de la Torre y Mr. Joseph Vicent de Maho habiy y Dⁿ Rafel Pahona notari.
Festes en cuya presencia firma dit dia la Sra. Eulalia Poly altre dels dits Agents faren: los Mg. Drs. Franch Morena y Gabriel Segui jurista de Maho habiy y lo Rafel Pahona Notari.

En Maho de Menorca al 22 de Abril de 1780.

Fuente: legajo n^o 6 de Comercio, industria y navegacion del Archivo Municipal de Mao.

