

Un ejemplo de la indisciplina de los corsarios españoles: el motín del buque corsario

Enrique Otero Lana

I.E.S. "Gil y Carrasco". Ponferrada

Correspondiente de la Real Academia de la Historia

En el lenguaje vulgar hay una constante confusión entre los términos "corsario" y "pirata"¹. Sin embargo, desde el punto de vista jurídico las diferencias son claras: El corsario necesitaba de una licencia o *patente* para actuar, sólo podía capturar barcos enemigos o mercantes neutrales con contrabando de guerra y sus presas eran legitimadas en un juicio posterior. Por su parte, los piratas actuaban al margen de la ley, atacando a toda embarcación que encontrasen en su navegación y su presa jurídicamente era un robo, una adquisición no legalizada.

En la práctica las diferencias no tenían por qué ser tan evidentes. Los corsarios cometían excesos en contra de lo legislado, saqueando barcos neutrales, torturando a algunos tripulantes para obligarles a confesar que la carga era del enemigo y recurriendo al *pendolaje* o apropiación de las ropas y bienes de los marineros de los buques capturados. Esto último estaba permitido por las Ordenanzas de Corso si la tripulación apresada había ofrecido resistencia, pero la costumbre estaba tan generalizada que se hacía en todos los barcos enemigos e incluso en los neutrales capturados con contrabando de guerra (provocando las consiguientes protestas de los perjudicados y de sus embajadores en Madrid).

Sin embargo, muchas veces las principales víctimas de sus propios marineros eran los armadores de los barcos corsarios, es decir quienes organizaban la expedición, preparaban el buque, lo armaban y aprovisionaban, daban a los tripulantes primas de enganche y adelantos del botín; en suma invertían un capital que era, teóricamente, compensado con algo más de dos tercios del botín según la ley a fin de compensar gastos y obtener beneficios. Los marine-

¹ Otro concepto demasiado extendido que hay que corregir es la idea de que en España no existieron corsarios. Por el contrario, a lo largo de la Edad Moderna, con las correspondientes diferencias cronológicas fueron muy numerosos en el País Vasco (especialmente en la ciudad de San Sebastián), Galicia, Palma de Mallorca, la zona de Estrecho de Gibraltar, las islas de Puerto Rico y de Cuba. Habría que añadir, en la primera mitad del siglo XVII, el puerto flamenco de Dunkerque, cuya tradición corsaria continuaría cuando pasase a ser francés.

ros eran opuestos a un reparto que consideraban perjudicial para ellos y recurrían a múltiples subterfugios para burlar la ley, como saquear las mercancías que no estaban en las bodegas del mercante capturado, estropear los alimentos de su propio barco cuando querían volver a puerto antes del tiempo del contrato (delito conocido como *baratería*), desertar si les era posible o, simplemente, cobrar las primas de enganche y después no salir con el barco. Todos estos delitos eran perseguidos por las autoridades, pero con dificultad pues los culpables eran gente pobre y, en ocasiones, sin hogar conocido. En escasas ocasiones se llegaban a delitos mayores, como es el caso de los amotinamientos, pero nos han llegado noticias de algunos.

De todos ellos el motín mejor conocido, pues tenemos los resúmenes de las declaraciones de los testigos y de la sentencia, fue el que se dio en el buque corsario *El Carnaval*². El buque corsario salió el 4 de marzo de 1762 del puerto donostiarra. Había sido armado por don Juan Francisco de Cardaveraz e iba mandado por el capitán don Pedro de Aguirre; su campaña prevista era de tres meses. El viaje fue desafortunado desde el principio; durante varias semanas no se hizo ninguna captura. Sólo a los 25 días de la partida se encontró una posible presa con cacao y azúcar, que el capitán liberó al día siguiente con gran resentimiento de la tripulación que creía que el navío era una buena presa por ser de fábrica inglesa —por las declaraciones de los oficiales sabemos que era holandés y por tanto neutral—. La agitación fue favorecida por los oficiales subalternos, muchos de los cuales eran de origen francés —posiblemente vascofrancés—, así como por los pobres resultados del viaje, y, al final, el día 20 de abril estalló el motín. Los marineros se presentaron ante el capitán e insistieron en volver a puerto, pretextando que la leña y los víveres de a bordo no llegaban ni para ocho días. El capitán Aguirre propuso mantenerse ocho días más en el mar o ir a buscar víveres a La Coruña, pero no hubo forma de que los insurrectos entrasen en razón. *El Carnaval* entró en San Vicente de la Barquera, y según la declaración colectiva de los marineros, lo hizo perseguido por tres corsarios de “Garnivie” [Guernsey] y un navío mayor; aunque ningún testimonio de los oficiales cita tal persecución y parece la disculpa típica de los que quieren justificar sus faltas exagerando los peligros. Allí permanecieron varios días y durante ese tiempo fue necesario utilizar como leña las tablas, escotillas y remos auxiliares, por lo que la queja de la marinería no carecía de fundamento. Se salió para San Sebastián, pero los vientos contrarios obligaron a entrar otra vez en San Vicente y allí la mitad de la tripulación desertó.

Los sublevados se comportaron con cierta ingenuidad, pues se fueron tranquilamente a San Sebastián a buscar nuevos barcos corsarios en los que embarcarse. Juan Francisco de Cardaveraz, el armador, se quejó ante el ministro de marina de aquel puerto y éste encerró en prisión a los que pudo encontrar en la ciudad. La sentencia fue rápida —su fecha es anterior al 23 de julio, aunque no conocemos el día con exactitud— y en ella los oficiales subalternos, el escribano y trece marineros, todos franceses, fueron condenados a ser deste-

²AGS, M, leg. 540, s.f., 11-agosto-1762. El baillío Arriaga, desde el palacio de San Ildelfonso, devolviendo la sentencia a D. Manuel de Escovedo, ministro de marina de San Sebastián, para que la notifique a los interesados y admita sus apelaciones para el Consejo de Guerra.

Un ejemplo de la indisciplina de los corsarios españoles:...

rrados de España por 4 años y a que, en el futuro, no se les permitiera servir en ninguna embarcación española; al teniente (que era de Pasajes) y a otro marino español se les castigó a no servir antes de 5 años en ninguna embarcación española —lo cual era negarles su habitual medio de vida— y, si contravenían esta orden, se les condenaría a cumplir esos años trabajando en el arsenal del Ferrol; a todos los condenados se les ordenó pagar 20 ducados cada uno por daños y costas (reservándose al armador el recurso de menoscabos y perjuicios).

En la Corte madrileña el marqués de Someruelos revisó la sentencia, a instancias del baillío Arriaga, secretario de Marina (equivalente al actual ministro). La dio por buena, pero objetó que no se mencionaba la posibilidad del recurso al Consejo de Guerra, que era el Tribunal Superior en los asuntos de corso. Con esta modificación se ordenó que se comunicase la resolución final a los interesados.

Como hemos visto, el amotinamiento terminó mal para los revoltosos (o, cuando menos, para parte de ellos). En realidad, desde su propio origen estaba condenado pues los insurrectos carecían de objetivos a largo plazo (aunque fuese huir a otro país) y sólo actuaron movidos por su descontento ante la falta de presas y su afán de terminar cuanto antes un acuerdo que les estaba resultando oneroso. No buscaban ninguna variación en las formas de los contratos o en los repartos, y, menos todavía, cambios en la sociedad existente. Se ha comparado alguna vez a los piratas con los anarquistas³, ya por su aparente ruptura con la sociedad ya por la discutible república igualitaria que Misson creó en Madagascar, pero los amotinamientos en los buques corsarios tenían unos objetivos mucho más pobres y limitados. También por eso su castigo, aunque duro, fue menor: No fueron ahorcados como se solía hacer con los piratas apresados en todas las naciones.

³GALL, J. y F.: *El filibusterismo*, México, F.C.E., 1978 (1ª reimp)