

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

OTERO LANA, Enrique: "Una vida de "pillaje, haraganería y libertad". La indisciplina de los corsarios vascos", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 477-486.



Una vida de “pillaje, haraganería y libertad”. La indisciplina de los corsarios vascos

Enrique Otero Lana

Recep.: 28.11.11

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 477-486]

Acep.: 08.02.12

Resumen

Las tripulaciones de los barcos corsarios dieron, en ocasiones, muestras de indisciplina, en gran parte por su carácter voluntario y su relativa escasez. Solían desertar antes de embarcar y alguna vez se amotinaron, pero su delito más generalizado fue el pendolaje o saqueo de las pertenencias de los marineros apresados.

Palabras clave: Corsarios, indisciplina, saqueo, desertión.

Laburpena

Kortsarioen ontzietako eskifaiek, zenbaitetan, diziplina eza erakutsi zuten, neurri handi batean boluntarioak zirelako eta urri samarrak zirelako. Ontziratu aurretik desertatu ohi zuten eta inoiz matxinatu ere bai, baina delitirik zabalduena zen atxilotutako marinelen ondasunak arpilatzea edo harrapatzea.

Gako-hitzak: Kortsarioak, diziplina eza, arpilatze, desertzio.

Abstract

Basque privateer crews often showed a lack of discipline, largely due to the fact that they were voluntary and short in supply. They often deserted before embarking and occasionally mutinied, but their most common crime was looting the belongings of the sailors they took prisoner.

Key words: Privateers, insubordination, looting, desertion.

“[En Guipúzcoa] no ay hombre que no las despreçie [las seis pagas de enganche] quando se les ofreçen, ni que por ningⁿ casso se yncline a servir no tan sólo de marinero ni artillero, pero ni aun de capⁿ en la Armada, estimando más el pillaje, araganería y libertad del corsso q todas las comodidad^{es} q pueden esperar del servicio de V[uestra] M[ajestad]”¹.

Así definía el proveedor general Ortiz de Velasco en 1655 los motivos que llevaba a la gente de mar a embarcarse en los navíos de corso antes que en los del Rey. ¿Exageraba? Hay otros testimonios sobre los motivos de preferir el corso como forma de vida: En el siglo siguiente un marinero explicaba que si se embarcaba en los buques del corso era “para perder la vida o sacar, a riesgo de ella, alguna venttaja para poder vivir con más descanso”².

Ciertamente uno de los principales problemas en los buques corsarios era la indisciplina de sus tripulaciones. Hablando de los guipuzcoanos un armador corsario, don Pedro de Alzaga o Alçega, decía que “la gente desta tierra es muy belicosa y algo ynsofrible; an perdido el respeto a sus capitanes de manera que an venido sin hacer cossa [alguna] por la poca sugetión y respeto que se les tiene, y así Su Magd no a sido tan bien servido como lo fuera si los cappitanes tubieren mano de castigar a aquellos que no guardan las órdenes que se les da, [...y así] los capitanes puedan ser libremente señores y acudan al servicio de Su Magd. sin que tengan [el] asidero de decir que la gente no les a querido obedecer”³. También se decía que por aquellas fechas, 1624, había faltado poco para que los marineros echasen al mar a dos “cabos” o capitanes corsistas –como se les llamaba entonces a los corsarios españoles–.

A la indisciplina y desobediencia de los tripulantes se oponían los duros usos y costumbres de la mar en aquella época: entre los vascofranceses⁴ un amotinado era embreado y emplumado, para ser después abandonado en una isla desierta; un hombre que desenvainara el cuchillo era clavado al mástil por las manos, atado fuertemente, y así se le dejaba para que se librara lo mejor que pudiese; el fumar antes de ponerse el sol se castigaba con tres zambullidas seguidas. Si un hombre asesinaba a un compañero era amarrado al cadáver de la víctima y arrojado al mar. Pero la legislación española prohibía estas prácticas tan brutales.

En el siglo XVII la Corona tomó una postura favorable hacia los marineros, protegiéndolos de los excesos disciplinarios de sus capitanes e incluso de la jurisdicción civil y criminal que se concedía a los armadores, al reservar la segunda instancia al Consejo de Guerra (artículo 11 de la Real Orden de 24 de diciembre de 1621). Al estar los corsarios sujetos a un régimen equivalente al militar, los castigos deberían aplicarse según las ordenanzas de la Armada. Pero por desgracia para nosotros el artículo segundo de las *Ordenanzas del buen gobierno de la Armada de Mar Océano* (24 de enero de 1633), que trata de los castigos de las faltas al deber, es muy vago y termina recomendando que el Capitán General ha de cuidar de que “todos los que militaren debajo de su mano vivan christianamente y en el temor de Dios, castigando con mucho cuidado a los que faltaren a ello, especialmente los peccados públicos y escándalos, el de las blasfemia, juramentos y otros semejantes, que suelen ser más ordinarios en la milicia”. Estas disposiciones tan bien intencionadas de poco servirían a un capitán de un barco corsario, cuya tripulación era –no lo olvidemos– voluntaria y por ello difícil de sujetar. Por otra parte, es de temer que vicios como blasfemar o perjurar estaban demasiado extendidos para ser controlables y más cuando daban la sensación de hombría.

Dada la vaguedad de la legislación militar, es posible que los capitanes intentasen utilizar los castigos más tradicionales ya mencionados, y los casos de indisciplina que cita Alçega se debieran a una oposición en bloque, por parte de los tripulantes, a la ejecución de alguno de los castigos más duros.

Ya en el siglo XVIII, exactamente en 1762, se da una instrucción más concreta: “El capitán Juan María Parodi, q. ba encargado de este buque, estará advertido q. ha de dar buen trato a la gente de

1. Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 3.372, s.f., informe al rey Felipe IV, 4-septiembre-1655.

2. AGS, Secretaría de Marina (SM), leg. 540, s.f., declaración de un marinero desertor, Nicolás Mari (incorporada a una carta del ministro de marina de San Sebastián de 29 de agosto).

3. AGS, GA, leg. 3.150, s.f., carta de Pedro de Alcega al señor gobernador [de Guipúzcoa?], 6-septiembre-1624.

4. Para estos castigos entre los vascofranceses, véase la voz “corsario” en la *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco (Auñamendi)*, San Sebastián, 1977 (2ª ed.) t. VIII, pp. 51-52. También pueden consultarse las obras de RECTORAN, P.: *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe. Pirates, filibustiers, boucaniers*, Bayona, 1946, pp. 246-47, y COLAS, L.: *Marins basques du temps passé: baleiniers, flibustiers et corsaires*, Biarritz, 1927, pp.22-23. Para comparar con la legislación española, aparte de este artículo, se puede ver OTERO LANA, Enrique: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editorial Naval, Madrid, 1992, especialmente pp. 111-15.

su equipage, y en el caso de que alguno de él le faltare al respeto y obed^a que se le deve, lo arrestará y pondrá en grillos, trayéndolo en toda custodia para que se le castigue con la pena correspond^{te} a su delito”⁵. En un proyecto del comisario de Marina de Cádiz, D. Juan Antonio Enríquez se resuelve el asunto casi con las mismas palabras: “Que [el capitán] ha de dar buen trato a la gente de su equipaxe, pues en el caso de que alguno le falte al resp^{to} y obed^a debida, lo arrestará y traerá con grillos en toda custodia para que se le castigue con la pena corresp^{te}”⁶, lo que hace pensar que era una práctica generalizada en la época.

No sabemos si esa práctica de encadenar a los marineros indisciplinados se realizaba también entre los corsarios vascos, pero es posible que se redujese a casos extremos. Al llegar a puerto el revoltoso se entregaría posiblemente al guarda mayor de corso. Las funciones de este último cargo las conocemos por una reclamación. En 1660 Thomas Fagoaga, ayudante del presidio de San Sebastián y de la Escuadra del Norte, se quejaba de que, sin tener el cargo, hacía la función de guarda mayor de las presas, por lo que tenía que “yr a las pressas y sacar los prisioneros dellas y otras ocupaciones”. Al no tener nombramiento «no se le sigue ningún útil [...] sino gastos de pagar barcos para yr a bordo de ellas», por lo que pedía que se le diese el cargo⁷.

Cuando redacté el artículo “Los corsarios vascos”⁸, no conocía este documento y supuse que las funciones del guardamayor de corso nombrado por la Provincia de Guipúzcoa en 1699 podían ser similares a las del superintendente de corso (aunque no iguales, pues los juicios los realizaban los alcaldes de San Sebastián). En realidad, los Caballeros Junteros de la Provincia fueron más sutiles: si nombraban un cargo que organizase todo el corso guipuzcoano era posible que la Corona de Castilla, haciendo uso de sus prerrogativas, se lo arrebatase. Simplemente nombraron un cargo de poca entidad (lo que no molestaría en Madrid), pero que le permitía tener controlada la llegada de las presas.

También en un legajo de Simancas⁹ hemos encontrado la referencia a un expediente sobre la muerte que un tal Francisco García dio a un compañero suyo, ambos marineros de la fragata corsaria *Nuestra Señora del Carmen*, en el que se previene al alcalde de Bilbao que remita el reo al ministro de marina de Avilés para que continuasen allí los autos por haberse cometido el crimen en la zona de su jurisdicción. Desgraciadamente se ha perdido el expediente y sólo tenemos esa breve nota –que, de todas formas, refuerza el dato de que los corsarios estaban sometidos a la jurisdicción militar–.

¿Cuáles eran los delitos y faltas más frecuentes entre los marineros corsarios? En 1744 don Domingo de Dobarán, armador de Bilbao, presentó un escrito protestando porque “en las personas que se han alistado para tripular las embarcaciones corsarias se ha experimentado, algunas veces, haber obligado a sus capitanes a bolverse a puerto, antes de cumplir su campaña, con fríbolos pretextos; otras, haver extraído o robado alguna parte, aunque pequeña, de los géneros apresados y, muy frecuentemente, el que haviéndose alistado y recibido los préstamos, según la calidad de los oficios que llevarían, se ausentaban y no parecían [*sic*, aparecían] al tiempo de partir al corso las embarcaciones”. El tener que pleitear ante las justicias del lugar donde residían los infractores era “difícil y costoso” para los armadores, aparte de poderse dudar de la imparcialidad de las autoridades locales. Desde la Corte se ordenó continuar un juicio que había contra los que hicieron volver antes de tiempo a la fragata *Nuestra Señora de Begoña* y que el corregidor de Vizcaya, D. Manuel de Navarrete, había suspendido en espera de instrucciones por el enfrentamiento entre su teniente del puerto y el alcalde de Portugalete (que protegía a los insubordinados)¹⁰. Otro armador de Portugalete, D. Juan Bautista Guendica, aclaraba que alguna fragata “a perdido en ttres armamenttos más de 1.500 pesos en sólo préstamos antizipados” y pedía que se castigase a los prófugos con dos o tres años en los ejércitos de Su Majestad¹¹. Este problema del incumplimiento de lo pactado puede ser considera-

5. AGS, SM, leg. 540, s.f., 2-marzo-1762, carta del ministro de marina de Málaga al bailío Arriaga.

6. AGS, SM, leg. 540, 1-febrero-1762

7. AGS, GA, leg. 3.498, s.f., 6-abril-1660.

8. OTERO LANA, Enrique: “Los corsarios vascos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5. *Guerra marítima, corso y piratería*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, p. 214. El equívoco se repite en “San Sebastián, puerto corsario”, en UNSAIN, José María (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2008, p. 215.

9. AGS, SM, leg. 535, s.f., 11-agosto-1744

10. AGS, SM, leg. 535, s.f., 15-marzo-1744, carta de Navarrete al marqués de la Ensenada, incluyendo la carta del armador. La contestación, desde Aranjuez, es de 19 de abril. Desde septiembre de 1742 el corregidor era el subdelegado de Marina para juicios de corso y presas.

11. AGS, SM, leg. 534, s.f., 31-marzo-1743, memorial del armador al secretario D. José del Campillo.

do, desde el punto de vista jurídico, como un delito de *deserción*, ya que existía un acuerdo previo; pero hemos reservado el término para el abandono de la embarcación después de navegar en ella. La legislación estaba a favor de los armadores pues se había establecido, en el artículo 4º de los añadidos (12 de septiembre de 1624) a la Ordenanza de Corso de 1621, la condición de que la marinería no podía cambiar de armador hasta que estuviese saldada la deuda.

Por otra parte, los adelantos dados por los armadores favorecían a ambas partes: el propietario del buque se aseguraba la presencia de unos marineros siempre escasos y los tripulantes conseguían algún dinero de la futura presa sin esperar a los largos plazos a los que obligaban los juicios antes de poder cobrar el reparto final. El problema estaba, como hemos visto, en que existían marineros corsarios que no se consideraban obligados por nada ni con nadie.

Otro exceso típico era el del *pendolaje*, es decir el saqueo de los bienes de la tripulación capturada (teóricamente y según la ley, en caso de que hubiese resistencia, pero generalmente se hacía en casi todas las capturas). En la práctica era un robo de unos pobres, los marineros corsarios, a otros tan pobres como ellos, los marineros capturados, tal como refleja una declaración de un corsario: "Que en la referida presa y su pillage no había cosas de importancia, sino es ropas y vestidos de marinería, usados y de poco valor"¹².

Si las presas habían sido escasas o nulas en el viaje ningún neutral estaba seguro de no ser saqueado y el robo sería antes de los bienes de los particulares que de la carga –cuya disminución por saqueo sería más fácil de demostrar legalmente–. En 1744 el buque corsario *San Juan Bautista*, mandado por el capitán Andrés Larrue o La Rue, apresó al mercante francés *Santo Domingo*, con el pretexto de llevar carga inglesa. No se maltrató a los tripulantes galos, pero se les quitó la ropa y alhajas de uso personal. Hecho el juicio¹³ se obligó a los corsarios a devolver la ropa –y suponemos que los demás artículos robados–, además de quedar libre el navío y su carga, salvo un arca y otros artículos pertenecientes a ingleses. El armador corsario fue obligado a pagar 200 ducados por costas y perjuicios, y es de suponer que tuvo que hacerse cargo del coste de las prendas robadas por sus marineros –muchos serían difíciles de localizar y además eran pobres–.

Tampoco se privaban los corsarios de hacer pillaje de la carga, aunque ésta quedase teóricamente para un reparto global en el que estaba interesado el armador. Por eso las quejas sobre esta "extensión" del *pendolaje* suelen partir de los propietarios de los buques corsistas. En 1693 los armadores propusieron una nueva legislación –que no se aceptó– en cuyo artículo 6º se decía: "sin que en lo que ttoca a la carga, aunque sea en la cámara y entre cubiertas y que no ttenga conocimiento, puedan [los marineros corsarios] con pretesto de pendolaxe ni en otra manera quitar cosa alguna"¹⁴. El problema continuaba en el siglo XVIII y había nuevas quejas por parte de los armadores. Según el artículo 33 de las ordenanzas de corso de 1718 a los armadores les correspondían dos tercios del botín, que se justificaban por el armamento del barco corsario y el riesgo del capital. Las protestas son continuas: "los marineros y aun los oficiales, a espaldas del armador, urtan quanto pueden"¹⁵. El problema era general en todos los barcos corsarios españoles, como refleja el que un armador ceutí propusiese que los corsarios que hiciesen *pendolaje* de los pertrechos y carga de las presas, "además de ser responsables a todos los daños y perjuicios, serán tenidos por defraudadores y castigados vajo las mismas penas"¹⁶. Pero la idea no pasó adelante.

En la propuesta de las nuevas ordenanzas que presentaron los armadores donostiarra en 1693 se insinúa que los marineros estropeaban los víveres o la pólvora –delito conocido en derecho marítimo como *baratería*– para obligar a volver a puerto: "en casso de que por algún accidentte durante el viaxe o en otra manera subcediere moxar el bastimentto o municiones o echar a la mar, y bolviere la fragata al puertto, que los armadores en el rreferido casso aian de poder dar otro ttantto bastimentto o municiones que rreciviere el dano, y que el capitán y jentte aian de estar obligados a rrecivirlos y a cumplir el viaxe sin rréplica ni rreserva"¹⁷. Cuando a principios del viaje se habían hecho varias pre-

12. AGS, SM, leg. 540, s.f., declaración del desertor Nicolás Mari, 11-agosto-1762 (en carta del ministro de marina de San Sebastián de 29 de agosto).

13. AGS, SM, leg. 535, s.f., 13-julio-1745.

14. AGS, GA, leg. 3.844, s.f., 7-abril-1693.

15. Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado (E), leg. 1622, s.f., carta de Juan Ignacio de Otaegui, armador de San Sebastián, al secretario del Consejo de Hacienda, D. José de Campillo, incluida en otra de 7 de agosto de 1741 del ministro de Marina donostiarra Manuel de Las Casas al marqués de Villarias. Todo en el grupo de documentos "Años desde 1738 hasta 1760. Puertos. San Sebastián".

16. AGS, SM, leg. 536, s.f., 5-noviembre-1747, propuesta de Francisco González.

17. AGS, GA, leg. 3.844, s.f., 7-abril-1697, art. 3º.

sas sustanciosas o si, por el contrario, la navegación estaba resultando infructuosa era un lógico deseo por parte de la tripulación el volver a puerto para gastar el botín o volver a intentar otro viaje que fuese más afortunado –posiblemente con otro armador u otro barco–. Con intereses opuestos a la de la gente contratada, los armadores deseaban que los barcos permaneciesen todo el tiempo posible en el mar para coger nuevas presas, ya que la organización de cada nuevo viaje significaba un gasto considerable. Pero a decir verdad, dejando aparte la velada y discutible insinuación de los armadores, no hay evidencias claras de que los marineros estropearan las provisiones y, además, se dieron bastantes casos de barcos que volvían a puerto con bastimentos suficientes como para que fuese necesario estropearlos; si bien pudo darse algún caso.

Estamos mejor informados, aunque no se diesen muchos casos, de los *amotinamientos* para obligar al capitán –que, al fin y al cabo, representaba los intereses de los armadores– a volver a puerto antes de finalizar el viaje contratado (se solía prever una duración “tipo”; en los barcos de cierto porte era de dos a tres meses). Recordemos que el armador bilbaíno D. Domingo Dobarán o Dobrán escribía que “se ha experimentado algunas veces haber obligado [los tripulantes] a sus capitanes a bolverse a puerto, antes de cumplir su campaña, con fríbolos pretextos”¹⁸, lo cual era un motín encubierto.

Un motín bien conocido, pues nos han llegado los resúmenes de las declaraciones de los testigos y de la sentencia, fue el que se dio en el buque corsario *El Carnaval*¹⁹. 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–, y por los pobres resultados del viaje, y 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” 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. 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 conozcamos el día con exactitud– y en ella los oficiales subalternos, el escribano y trece marineros, todos franceses, fueron condenados a ser desterrados 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 marinero 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 bailío Arriaga, secretario de Marina (equivalente a un 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.

18. AGS, SM, leg. 535, s.f., 15-marzo-1744; escrito remitido por el ministro de marina de Bilbao al marqués de la Ensenada.

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

Conocemos otra causa judicial en la que cuatro marineros *desertores* fueron condenados inicialmente por el ministro de marina de San Sebastián, D. Manuel de Escobedo, al servicio de tres años en el arsenal del Ferrol y, en tanto no se les llevase a ese puerto, a trabajar en el Castillo de la Mota donostiarra a modo de ejemplo para los demás marineros corsarios, pues si no se castigaba duramente a los desertores –reflexionaba Escobedo– se podían retraer los armamentos del corso por desánimo de los armadores²⁰.

Nos han llegado las declaraciones del juicio. Los cuatro desertores justificaron su abandono del barco corsario *La Gata* (o *Gatta*) como consecuencia de la cobardía manifestada por su capitán, monsieur Cadet, durante la navegación: le acusaban de que, cuando les persiguió una balandra de diez cañones, el capitán (y, a su ejemplo, algunos oficiales) se metió en la cámara para mudarse de ropa y rendirse. Fue la reacción de la tripulación la que logró salvar al barco: a fuerza de remo y vela lograron huir tras hora y media de persecución y de muchos cañonazos del perseguidor. Cadet se mostró tibio en hacer presas, pues cuando se divisaban velas “todas ellas parecían a su capitán ser fragatas inglesas”, comentaba irónico uno de los desertores. En la única presa hecha en el viaje se vio a Cadet ponerse tras la cocina y estar abrigado por el palo mayor; y antes de empezar el combate no había tomado medidas para preparar el armamento.

Tras estos lances los marineros, incluso admitiendo alguno que Cadet era buen marinero, “reconocieron [es decir, “se dieron cuenta”] que el citado capitán no era para ocupar este empleo” y desertaron (declaración de Juan Igonet). El marinero de más experiencia, un tal Nicolás Mari, de nación veneciana, resumió el pensar de los desertores: “el ánimo del declarante y de dhos. sus compañeros en el corso [era] o perder la vida o sacar a riesgo de ella alguna ventaja para poder vivir con más descanso, y que con dho. capitán a buen librar no podían sacar otra cosa que una larga prisión en Inglaterra o Portugal, [por lo que] determinaron todos quatro dejar el corsario por motivo del capitán y venirse a esta ciudad [San Sebastián] para ver si hallan otro capitán de valor y experiencia en el corso”.

Los desertores reconocían haber recibido 22 pesos de adelanto por dos meses de campaña y se declaraban dispuestos a cumplir lo pactado, pero bajo el mando de otro capitán. En el fondo no dejaban de mostrar una cierta ingenuidad al pensar que, habiendo sido apresados como desertores, todavía podían imponer sus condiciones.

Evidentemente los marineros pensaban que un capitán corsario debía dar ejemplo de valor, aparte de la habilidad para aprovechar las oportunidades de hacer presas, y que el capitán Cadet carecía de ambas cosas. Su alegato tuvo su impacto en la Corte: el marqués de Someruelos, que también revisó estos autos y su sentencia, objetó que había errores de procedimiento en el juicio y que bastaba con condenarlos a la mitad de lo obtenido en el corso, “sin omitir el prevenir al armador que se asegure del espíritu y prudente conducta del capitán de qⁿ se sirva para confiarle la embarcación corsaria”. El baillío Arriaga se mostró conforme con la rebaja de la pena, aunque consideró innecesaria la prevención al armador.

En general la Corona española no se mostró tan generosa con los desertores. En 1744 el intendente de marina de Cádiz, D. Alejo Gutiérrez de Rubalcava, hacía notar que la pena de dos meses de cárcel a los desertores era insuficiente²¹. Y meses más tarde, en Madrid se daba orden de que a los desertores se les castigase a dos años en los navíos de la Armada Real sin recibir sueldo alguno (aunque se recogía una referencia a una condena de cinco años en el Regimiento de Murcia para un corsario desertor)²².

El problema de la relajación de la disciplina y el descuido en la vigilancia no era exclusivo de los españoles. En 1742 un fragata corsaria británica de 22 cañones, tripulada por 50 granaderos y 52 hombres, apresó a una gabarra corsaria de Vigo, de menor potencia. Tras embarcar en el barco inglés al capitán Bernardo Rodríguez y a 7 u 8 españoles, ambos buques navegaron en conserva. El resto de los hispanos, unos setenta hombres, logró emborrachar a la tripulación de presa –seis británicos– y recuperar la gabarra al haberse perdido de vista el *privateer*. El capitán inglés había dado la orden de disparar un cañonazo cada cuarto de hora para que las dos embarcaciones permaneciesen juntas

20. AGS, SM, leg. 540, s.f., sentencia dada el 16 de agosto (incluida en una carta de Escobedo al baillío Arriaga).

21. AGS, SM, leg. 535, s.f., 4-febrero-1744.

22. AGS, SM, leg. 535, s.f., 2-junio-1744, aviso al ministro de marina de Málaga, D. Gabriel López.

durante la noche, pero los marineros lo olvidaron cuando bebieron un poco de más²³. La ebriedad ha sido siempre uno de los puntos débiles de los marineros y soldados británicos.

Desde luego era esencial un buen entendimiento entre los capitanes y sus tripulaciones. Se podía pensar que los marineros españoles soportaban mal el mando de un capitán extranjero, pero los cuatro desertores que tachaban de cobarde a monsieur Cadet, eran un veneciano, un francés, un genovés y un catalán, todos foráneos de San Sebastián. La tripulación que se amotinó contra Aguirre (que era, posiblemente, guipuzcoano, si no donostiarra) estaba compuesta de españoles y franceses –aunque aquí podemos suponer que predominaban los vascos de una y otra parte de la frontera–. Se puede discutir si la multiplicidad de orígenes hacía más difícil el control de las tripulaciones corsarias; aunque, por el contrario, es más posible que con un origen común los marineros serían más propicios a defender sus intereses en bloque. Pero, en realidad, la raíz del problema de la indisciplina estaba en la conciencia de los marineros de que ellos acudían de forma voluntaria a una expedición que iba en busca de botín. A esto habría que añadir una cierta inconsciencia en los actos, típica de hombres de acción y escasa cultura. Cuando se les cogía, creían que bastaba con la afirmación de que estaban dispuestos a cumplir con lo que se había acordado previamente y que ellos habían vulnerado.

En todo caso, armadores y capitanes debían tener cuidado en sus relaciones con los tripulantes y muchas veces dependían de la benevolencia de los marineros. En 1690 la fragata *Nuestra Señora del Rosario y las Ánimas* capturó una rica presa francesa que venía de Terranova y el duque de Canzano, capitán general y superintendente de corso de Guipúzcoa, dio orden de que se intentase capturar al resto del convoy. El propio armador, Pedro de Ezábal, intentó convencer a los corsarios de seguir la orden, les ofreció un sobresueldo de mil escudos a repartir entre todos y se comprometió a ir con ellos en la fragata para combatir donde le señalasen los tripulantes. Aunque algunos marineros decían que no era más que una noche y que debían probar fortuna, la mayoría se oponía con fuerte griterío y fue necesario elegir a un portavoz, un tal Gómez, marinero de Pasaje. La respuesta fue que “hemos traído artas buenas presas y cumplido mui bien con nra. obligación y no queremos navegar más; y no sea que los castigue Dios por demasiada codicia a los armadores; y no queremos yr a morir, que la vida es amable”²⁴. Los marineros se mostraron sordos a cualquier razonamiento y el armador abandonó la fragata sin haber conseguido nada. Sin embargo, la tripulación debió de reconsiderar su postura e incitados por el rico botín se decidieron a atacar a los navíos de Terranova. Su captura al día siguiente se convirtió en uno de los más beneficiosos apresamientos del corso vasco y debió de enriquecer a más de uno.

También el capitán y armador corsario Juan Pedro Cruz de Belefonte consultó a sus marineros sobre si ir a corsear en las costas inglesas después de un viaje sin presas, “me determiné con toda mi tripulazⁿ de ir dentro de la Canal de Sⁿ Jorje”²⁵.

Un buen capitán debía saber celebrar los pequeños éxitos después de una mala temporada y así lo hizo Cruz de Belefonte unos días más tarde. En un día de calma saqueó un algunos barcos de pesca “y en efecto cojimos de los pescados más ricos y con ellos llevamos un buen día y con... [el] liqor que abíamos cojido [brindamos irónicamente] a la salud de los ingleses, cantando el Tedeum toda la tripulazⁿ con vanderá en popa, saludando a Nro. Rey y S^{or}, que Dios gu^{de}”²⁶.

Pero lo que resultaba un verdadero problema para los armadores era que el hombre a quien habían encomendado su embarcación y su negocio, el capitán corsario, resultase un personaje levantisco e incorregible. Tal sería el caso de Francisco Feneq. Era natural de la isla de Malta y actuó en el País Vasco como capitán de corso. La primera noticia que tenemos de él es un incidente contra un mercante francés al que disparó varios fusilazos porque el barco galo no amainó rápidamente las velas, hiriendo al capitán francés en la rodilla²⁷.

23. AGS, SM, leg. 12-febrero-1742, carta del subdelegado de Vigo, D. Manuel Rodríguez Bellerino, incluida en una carta del intendente Freyre. El capitán corsario era hermano del primero.

24. Archivo Provincial de Tolosa (APT), Sec. 2, Neg. 12, Exp. 44, s.f., declaración del escribano Pedro de Burga, 20-octubre-1690.

25. AGS, Mapas, Planos y Dibujos (MPyD), leg. LVIII-55, diario de navegación, entrada del domingo al lunes 19 de abril.

26. *Idem*, entrada del lunes al martes 27 de abril.

27. AGS, SM, leg. 531, s.f., 2-octubre-1741. El reclamante francés no sabía quién había sido el agresor, pero D. Manuel de Echevarría, des-de San Sebastián, indicaba que podía ser Feneq, que había salido de Pasajes y todavía estaba en la mar. El encuentro había sido el 27 de junio, posiblemente en un viaje anterior.

A pesar de este mal precedente el "Maltés", como se le conocía por apodo, logró convencer a varios armadores bilbaínos de que con un corsario pequeño haría buenas presas en los mares de Dunkerque y Flandes. Se armó el barco *Nuestra Señora del Carmen*, también conocido como *La Flor de Vizcaya*, tripulándolo con 33 hombres. El coste fue de 3.000 pesos. Tras salir de Bilbao, en vez de ir a corsear en el Canal de la Mancha, fue a San Juan de Luz, Bayona y Cabretón, sucesivamente, dedicándose a visitar tabernas, alborotando por las calles y gastando pólvora en salvas que asustaban e irritaban a los vecinos. En dos ocasiones se le apresó por estos disturbios, pero siempre se le liberó por tener patente española. Enterados los armadores, enviaron a Cabretón a un representante, José [Joseph] de Calderón, que encontró a Fenet en una taberna "bebiendo, cantando y bailando" y le arrebató la patente con ayuda de la justicia local. El "Maltés" pasó a San Juan de Luz donde se alistó en otro barco corsario y se vio mezclado en el robo y asesinato de un comerciante armenio. Como los aires franceses no eran, ahora, demasiado favorables, volvió a Bilbao "sin temor ni vergüenza, [...] aunque oculto". El corregidor Navarrete lo condenó a 200 azotes "para que sirviese de escarmiento a otros corsario que exerzen este ofizio con poca fidelidad" y a seis años a galeras. Hubo cambios en la condena: la pena de los azotes no se ejecutó por falta de verdugo, pero "se le sacó por las calles en bergüenza pública". Tras esto se le remitió a Francia, donde era reclamado por la compra de un barco sin tener fondos y por el homicidio cometido en San Juan de Luz²⁸. No se puede decir que Fenet actuase como un pirata, pues sus excesos fueron en contra de sus propios armadores y antes molestó que agredió a los vecinos franceses (no hay que olvidar que el asesinato lo había cometido en un momento posterior a su mando del barco corsario), pero reflejaba lo peor de la disciplina de los corsarios, que podía ser gente bravía, llena de soberbia y prepotencia por llevar armas y poco dada a someterse a los convencionalismos sociales.

Si los tripulantes eran díscolos y dado a robar y a imponer sus condiciones, tampoco faltan datos de alguna estafa por parte de los armadores y capitanes. El 1623 el veedor Ruy Díaz de Rojas acusaba a los armadores de fraude en el reparto de presas y, según él, ya había gente defraudada por ellos²⁹. Pero el veedor quería tener una parte en los repartos del botín y es muy posible que generalizase lo que pudo hacer algún armador o que simplemente recogiese los bulos de la gente descontenta. Los armadores se defendieron explicando cuáles eran los adelantos que daban a los marineros y cómo repartían las presas y la Corona española tomó postura a su favor.

Nos faltan datos concretos de los posibles fraudes de los armadores a los marineros en el País Vasco. Por el contrario, tenemos referencia de que en dos presas llevadas a Málaga fueron los armadores los que sacaron artículos con el pretexto de que se descontase de los beneficios. El patrón Nicolás Rodríguez, corsario de Málaga, escribía que "D.^o Alonso [López] Bueno, armador de la expresada embarcación, menospreciándolo y sin dictamen ni asist^a suia, entraba, salía y extraía mucha parte de los géneros de que se componían las cargas de dhas. embarcaz^os, excluyendo en el todo y dándoles calor a los capitanes de las que se suponen presas, con quienes presume tener alguna alianza"³⁰. En este caso el armador actuaría, con estos acuerdos particulares con los capitanes de las presas dudosas, no solamente en contra de los beneficios de los tripulantes del barco corsario, sino también de los intereses de los otros inversores o armadores secundarios. Al año siguiente, también en Málaga, varios marineros del pingue del capitán Jinata o Ginatta (herido de muerte durante la captura) reclamaban su parte de la presa y acusaban a los armadores de haber sustraído parte de la carga mientras estaba en juicio. Pero callaban que el depositario de los armadores les había socorrido con adelantos en ese momento y que reclamaron cuando dejó de hacerlo. Mientras la presa estaba en juicio los 47 tripulantes habían recibido una media de 1.736 reales (los que más los herederos del capitán Jinata, 9.641 y el "fiador de la embarcaz^on" 4.697), en tanto que los 10 armadores habían cogido lo equivalente a 9.165 reales cada uno (dos de ellos, más de 30.000)³¹.

Parece, sin embargo, que los principales problemas entre los armadores y sus tripulaciones no venían tanto de los fraudes como de lo impreciso de algunos acuerdos en el momento de enrolarse la tripulación. En un proyecto de curso de 1762 se decía que "p.^a evitar los muchos pleitos q huvo en la pasada guerra entre los armadores y tripulaz^on de los corsarios [... se pusiese] en el asiento de cada

28. AGS, SM, leg. 533, s.f., testimonio del pleito criminal contra el capitán Francisco Fenet (16-septiembre-1742) e informes del corregidor Navarrete (15-septiembre y 7-octubre).

29. AGS, GA, leg. 3.150, s.f., 1-julio-1623.

30. AGS, SM, leg. 533, s.f., 21-agosto-1742, declaración del patrón Nicolás Rodríguez.

31. AGS, SM, leg. 534, s.f., expediente de 2-abril-1743.

uno [de los marineros] la cantidad en q va regulado el reparto de presa, la anticipación que huviere recibido y con qué condición, las presas que rindiere, las partes de ella q huviere percivido y las q tubiere que percivir p^r no estar declaradas”³². Hay que aclarar que este caso de enfrentamientos por contratos poco precisos pudo darse más en el sur de España que en otras zonas de mayor tradición corsaria, como el País Vasco. Es lógico pensar que en los juicios eran los armadores, mejor asesorados, los que llevaban ventaja. Pero no podían abusar de su situación, pues curiosamente era el armador, el capitalista del buque corsario, quien más dependía de los marineros, sus trabajadores, que eran relativamente escasos.

¿Eran tan indisciplinados los corsarios españoles? No olvidemos que estamos hablando de un curso de particulares en el que no existe ni el carácter militar ni la exaltación nacionalista del curso estatal de los siglos posteriores. Frente a la disciplina de los marinos alemanes de los navíos “corsarios” de la Primera o Segunda Guerra Mundial³³, por poner un ejemplo, los corsarios de la Edad Moderna, fuese cual fuese su nación, perecerían más una banda de incontrolados que una tripulación de guerra. Pero si los comparamos con las tripulaciones piratas coetáneas³⁴, la visión no es tan negativa.

Las tripulaciones piratas deponían con pasmosa facilidad a los capitanes que tenían mala suerte o simplemente no les gustaba cómo mandaban. Las decisiones importantes o no tanto se tomaban en concejos abiertos en los que todo el mundo exponía sus opiniones e incluso amenazaba con pelearse con cualquiera que tuviese otro criterio. Repartían el botín con un concepto casi igualitario —el capitán recibía tan sólo una doble parte que sus marineros— y en cierta manera la “sociedad” pirata era más justa que la rígida sociedad estamental que existía en tierra firme³⁵. Los piratas de los siglos XVII y XVIII serían un verdadero ensayo de una sociedad anarquista³⁶ y no se consideraban sometidos a ninguna autoridad como no fuese la de sus decisiones colectivas. Los marineros corsarios, aunque tuviesen una vida relativamente más libre que la gente de tierra, no podían hacer lo que querían sin más pues, como fondo, estaba la jurisdicción militar española que los consideraba como gente sometida al fuero militar. Pero esta libertad pirática tenía sus aspectos negativos: la indisciplina en los momentos de descanso era tan grande que el famoso capitán Bartholomew Roberts fue vencido porque su tripulación estaba totalmente borracha cuando le encontraron los barcos de la Royal Navy que le perseguían.

En realidad, la vida de los piratas, frente a lo que solemos imaginar, era la mayoría de las veces un triste vagar por los mares en busca de provisiones y pertrechos (había que mantener el barco en condiciones de navegación) que robaban a pequeñas embarcaciones tan pobres como ellos mismos. La lectura de la *Historia general de los piratas* del capitán Johnson (Daniel Defoe) lo demuestra sobradamente. Y cuando, por casualidad, se lograba un buen botín, éste se despilfarraba en un consumismo absurdo en algún lugar apartado (no siempre había un puerto como el de la isla de la Tortuga o Port Royal, en Jamaica, disponible para encontrar compradores y obtener dinero para las francachelas).

La libertad de los piratas también tenía otro coste: las condenas eran mucho más duras entre ellos que entre los corsarios. Siguiendo las antiguas costumbres del mar (y añadiendo alguna nueva relacionada con la necesidad de mantener unido un grupo tan anárquico), entre los piratas la desertión estaba penada con la muerte, el motín con el abandono en una isla desierta, la muerte de un com-

32. AGS, SM, leg. 540, s.f., proyecto presentado por D. Juan Antonio Enríquez, comisario de Marina de Cádiz, 1-febrero-1762, art. 19.

33. En realidad, la comparación es un poco injusta pues los llamados “corsarios” alemanes, eran buques mercantes con tripulaciones militares y eran considerados *cruceros auxiliares* de la Marina Alemana.

34. A pesar de estos excesos, que en la práctica hacían que las diferencias fuesen confusas, debe recordarse que existe una clara diferenciación entre corsario y pirata desde el punto de vista jurídico. El corsario necesitaba de una licencia o *patente* para actuar, que sólo podía capturar barcos enemigos o mercantes neutrales con contrabando de guerra y que sus presas eran legitimadas en un juicio posterior. 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 cuanto a la vida cotidiana de los piratas la principal fuente sigue siendo el capitán Charles JOHNSON o Daniel DEFOE (aunque algunos críticos discuten esta identificación) en su *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, Valdemar, Madrid, 1999, 752 págs. Con el añadido de otras fuentes están los libros de David CORDINGLY (*Bajo Bandera negra. La vida entre los piratas*, Edhasa, Barcelona, 2005, 512 págs.) y Stuart ROBERTSON (*La vida de los piratas*, Crítica, Barcelona, 2010, 272 págs.), por citar las últimas publicaciones.

Hay dudas bien fundamentadas sobre la identificación que hizo John Robert Moore (*Defoe in the Pillory and other studies*, 1939) entre el capitán Charles Johnson y el célebre escritor Daniel Defoe, dudas que han sido desarrolladas, sobre todo, por P. N. Furbank y W. R. Owens (*The canonisation of Daniel Defoe*, 1988). Si hemos mantenido esta dudosa identificación es porque la edición más completa y asequible en castellano (la ya citada de Valdemar) atribuye la autoría del libro a Daniel Defoe, incluso prescindiendo en la portada del teórico pseudónimo de “capitán Charles Johnson”.

35. BOTTING, Douglas: *Los piratas*, Folio/Time-Life, Barcelona, 1997, t. I, pág. 53.

36. GALL, Jacques y François: *El filibusterismo*, F.C.E., México, 1978, pág. 11 et al.

pañero se castigaba arrojando al mar al asesino atado al cuerpo de su víctima, como ya dijimos en páginas anteriores³⁷. Los castigos contra los delitos de los indisciplinados corsarios seguían un procedimiento legal que les aseguraba ciertos derechos y siempre se tenía la posibilidad de apelar al tribunal superior del Consejo de Guerra. No hemos encontrado en la documentación existente ningún caso en el que el delito fuese castigado con la pena de muerte.

Los corsarios de todos los países siempre han tenido fama de indisciplinados. La frase “tener patente de corso” significa creerse con derecho a hacer lo que se quiera sin ninguna limitación y, además, amparado por el Estado que ha dado la licencia. El mismo objetivo del corso, la captura de barcos mercantes poco armados y escasamente tripulados, parece favorecer la indisciplina de los corsarios dada su prepotencia (basada en el número de tripulantes más que en el armamento) con respecto a sus posibles presas. Y si podía haber excesos en contra del enemigo, ¿por qué no los habría también en relación con los armadores? Al fin y al cabo los marineros buscaban ganancias con poco riesgo y los armadores deseaban el mayor número posible de capturas que hiciesen rentable su inversión sin que les importasen los peligros (al fin y al cabo, ellos no iban en el buque corsario), y había contradicción entre ambos intereses. Las tripulaciones corsarias estaban formadas por gente desarraigada, voluntaria en su alistamiento, que acudían al corso por el cebo del botín y, posiblemente, gente de pocos escrúpulos, dispuestos a imponer sus intereses por el engaño o por la fuerza. Marineros, en fin, difíciles de controlar.

Podemos terminar diciendo que los marineros corsarios de España eran dados a la indisciplina y a algunos excesos en su objetivo de conseguir un mayor botín con poco esfuerzo. Que, por su contradicción de intereses, tenían una *lucha de clases* contra los armadores (aunque el enfrentamiento se debiese más al egoísmo que a una verdadera *conciencia de clase*). Pero también hay que recordar que, salvo el caso del *pendolaje*, los excesos no solían estar generalizados en todas las tripulaciones y que, en todo caso, no solían sobrepasar los límites del mero aprovechamiento económico (no conocemos casos de asesinatos de los vencidos como represalia de una enérgica defensa). Les faltaba la disciplina de los “corsarios” estatales (aunque estos buques son barcos auxiliares de las respectivas Armadas enviados en guerra de corso y no armamentos de particulares), pero la legislación militar de fondo evitaba que cayesen en la anarquía y el libertinaje de las tripulaciones piratas. Aunque inaceptable a una visión actual, su grado de indisciplina no era excesivo y los armadores se veían obligados a soportarlo si querían tener marineros en sus embarcaciones.

37. Manuel Lucena Salmoral menciona algunos castigos menores como serían “la privación de la parte del botín, el paso por la quilla, obligarle [al pirata rebelde] a subir al palo mayor con mal tiempo, y los latigazos”, *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Editorial Síntesis, Madrid, 2005, pág. 181.