

EL CREPÚSCULO DE LOS HÉROES EL CORSO INSURGENTE Y LA EDAD DE PLATA DE LA PIRATERÍA

Feliciano GÁMEZ DUARTE*

Hacia finales de la segunda década del siglo XIX muchos corsarios comenzaron a buscar sus fuentes de ingresos más allá de la pura acción bélica, es decir, comenzaron su transfiguración en piratas. Un cambio que parece muy distante, muy complejo pero del que sólo les separaba un papel: la patente de corso. Les invito a que me acompañen en este repaso a ese cambio.

Entre los delitos cuyo castigo han prevenido con más severidad las leyes de todas las naciones, aun las menos cultas, se distingue como uno de los más atroces el de piratería, llamándolos nuestras ordenanzas enemigos comunes del género humano y de su legítimo natural comercio. Los individuos a quienes se refiere el presente escrito, acompañaron este crimen con circunstancias horribles: comenzaron por la sedición y alzamiento contra sus jefes naturales y legítimos, y enseguida perpetraron el robo, el forzamiento, el incendio y el asesinato alevoso con multitud de formas y accidentes.¹

Se refería, Jorge Lasso de la Vega, a los encausados en el juicio en el que él mismo actuaba como fiscal, se trataba de la causa que se seguía contra los tripulantes del *Defensor de Pedro* (y al que dedico la segunda parte de este artículo). La tripulación de ese bargantín portugués fue un ejemplo claro de la transición que se producía entre diferentes actividades: del contrabando al corso, o de la trata a la piratería o, simplemente, del corsarismo a la piratería; todas ellas se retroalimentaban. No obstante, esas palabras, descontextualizadas, podríamos aplicarlas a la infinidad de piratas que infestaron los mares desde finales de la segunda década del siglo XIX.

* Doctor en historia contemporánea, Universidad de Cádiz.

¹ Archivo General de Marina, Álvaro de Bazán (AGM), Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, introducción, fol. 1 r.

Decía Philip Gosse, en su *Historia de la piratería*, que las guerras de independencia de la América Hispana dieron lugar a un nuevo florecimiento de la piratería; de hecho, Gosse no tenía en muy buena estima a las tripulaciones de los corsarios insurgentes, para él estaban:

...formados en su mayoría de las escorias de los barcos rebeldes de las revueltas colonias españolas y de la peor gentuza de las Antillas, estos piratas constituían un verdadero hato de salvajes sanguinarios, que no vacilaban en atacar a los débiles y no tenían en mayor estima a las vidas inocentes que la que puede tener un carnicero por sus víctimas.²

La mayoría de los corsarios eran simplemente mercenarios al servicio de las diferentes banderas (incluida la española) o al servicio de sus propios intereses; estos marinos sufrirían un paulatino proceso de degeneración casi desde el mismo momento en que comenzaron a actuar. Entre ellos nunca faltaron los episodios de motines, las actuaciones bajo falsos pabellones, los abusos de neutralidad, etc. Sin embargo, ninguno de estos aspectos del curso puede superar sin ningún género de dudas al ejercicio puro y simple de la propia piratería, una acción amparada bajo la falsa apariencia de corsarios al servicio de alguno de los contendientes, ya fuese bajo pabellón español, o ya fuese bajo el pabellón de los diferentes gobiernos insurgentes.

Aun puede resultar más curioso el caso de Aury; este corsario prestaba sus servicios para Colombia entre 1813 y 1816,³ sin embargo, practicó el curso y enarboló diferentes pabellones a lo largo de América, tomó parte en la expedición de Mina en México y comandó la flota de la más que confusa federación argentino-chilena, una auténtica entelequia que carecía de toda fuerza política. Aun cuando defendiese los intereses de una inexistente federación internacional es complicado asignar a Aury el papel de pirata, al fin y a la postre, ejerció el curso gracias a unas patentes, aunque desprovistas de la legitimidad que otorgaba el estar respaldadas por gobiernos reales.

No fueron estos los únicos casos; las autoridades de las nuevas repúblicas americanas criticaban con dureza las patentes otorgadas por España a corsarios que combatiesen a los insurgentes. Los excesos se daban con

² Gosse, P., *Historia de la Piratería*. Los piratas del Oeste, los piratas de Oriente. Espasa Calpe, Madrid, 4a. ed. 1970, p. 89

³ Desde su disputa con Brión y Bolívar en Aux Cayes dejó de servir bajo pabellón colombiano. AGM, Sección Expediciones a Indias, legajo: 56, expediente 80: Informe de Rafael de Santibáñez, comandante de la *Diana*, acerca de las desavenencias entre Brión y Bolívar, de una parte y Aury de la otra.

demasiada frecuencia, en ambos bandos, ninguno quedó libre de culpa. La razón es bien sencilla: ni los insurgentes ni tampoco las autoridades españolas tenían capacidad para ejercer un verdadero control sobre la navegación como para impedir que individuos de la peor ralea pudiesen verse favorecidos por la coyuntura y actuar al margen de toda ley.

En el caso de España, el desamparo de nuestras costas era casi total, los contrabandistas se habían convertido casi en dueños y señores de prácticamente todo el litoral por lo que no resulta extraño toparnos con comunicaciones como la siguiente:

...a principios de junio, dos bergantines y una polacra de contrabandistas se presentaron en Gandía y Oliva, donde desembarcaron y, poniendo tranquilamente sus tiendas de campaña, hicieron público mercado de sus géneros sostenidos por una lancha con un obús y un cañón de a cuatro. Que se observaba grande algazara entre ellos, cantando canciones que se llamaban patrióticas y que en sus tiendas tremolaban gallardetes verdes. Durante dos o tres días hicieron lo que quisieron, sin que ninguna fuerza naval o terrestre los importunase.⁴

Las costas estaban desguarnecidas de cualquier clase de defensa, la Marina de guerra carecía de barcos operativos (y también de cualquier otra clase) y los puertos bullían con una gran masa de corsarios (y de simples marinos) que, al concluir las guerras no tenía otro modo de vida, todas estas circunstancias favorecieron la aparición de los piratas. La mayor parte de éstos ejercieron su criminal oficio en las rutas seguidas por los negreros, a los cuales atacaban para hacerse con su cargamento de seres humanos y venderlo con apariencia de legalidad o en forma de contrabando en Cuba o en Brasil.

Las palabras de Gosse que veíamos antes reproducían, casi textualmente, un artículo del *New York Evening Post* del 10. de septiembre de 1818, según el cual esos buques estaban "...tripulados por la escoria de todas las naciones cuya inclinación al robo la hacían equipar barcos privados, bajo el reprochable nombre de corsarios";⁵ resulta cuando menos llamativo que para este periódico la mayor parte de las tripulaciones la formasen la "es-

⁴ Archivo Histórico Nacional (AHN), Sección Estado, legajo 214, "Oficio de José O'Donnell, Capitán General de Valencia y Murcia, al Secretario de Estado y del Departamento de la Guerra, 9/VI/1826".

⁵ Cfr. Currier, T. S., *Los cruceros del "General San Martín": investigación sobre el curso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*. Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1944, p. 106.

coria de todas las naciones” cuando, realmente, la mayor parte de las tripulaciones era de origen norteamericano. En dicho artículo se afirmaba que ningún otro comercio había sufrido tanto como el de los Estados Unidos a causa de los corsarios. Desde esta publicación se trataba de extender la responsabilidad a todas las naciones aun a pesar de que la mayor parte de estas tripulaciones era netamente norteamericana. A este respecto conviene no perder de vista una serie de circunstancias:

1. El corso tiene un claro punto de inflexión hacia mediados de 1818, justo cuando los insurgentes estaban en pleno auge y aun no ha habido una respuesta masiva de corsarios españoles, por otra parte bastante renuentes a armar corsarios.
2. El corso insurgente fue a más mientras las autoridades estadounidenses lo permitieron, si no explícitamente, sí haciendo la vista gorda al problema y mientras su comercio no resultaba afectado.
3. El gobierno de los Estados Unidos estaba más preocupado por su expansión hacia el sur y el oeste que por los corsarios; sólo actuaron contra ellos cuando podían obtener importantes réditos territoriales: Galveston, Isla Amelia y la cesión de las Floridas.

Por otra parte, no debemos perder de vista otra opción: que la intención de este periódico fuese la de intentar minimizar a ojos de sus lectores la verdadera responsabilidad de los Estados Unidos en el renacimiento de la piratería en los océanos y mares del mundo. Las nacientes repúblicas hispanoamericanas pusieron los instrumentos legales y los Estados Unidos, en mayor medida, y otras naciones a menor escala, pusieron los medios materiales: buques y hombres.

Si en algo podían coincidir dos personas tan diferentes como Luis de Onís, embajador de España en los Estados Unidos entre 1809 y 1819, y John Quincy Adams, secretario de Estado de dicha nación, era, precisamente, en señalar la procedencia de las tripulaciones de los corsarios, “...formadas con la basura de las calles”.⁶ Quizá Adams, al igual que el *Evening Post*, pensase que esa “basura” procedía de otras naciones además de los Estados Unidos, sin embargo, el Tribunal Supremo de esa nación en el dictamen sobre el *Bello Coruñés*,⁷ presa del corsario bonaerense *Pueyrredón*,

⁶ Currier, *op. cit.*, p. 107.

⁷ Apresado sobre Cuba en 1818, fue utilizado como buque auxiliar por los corsarios del *Pueyrredón*. Se decidió remitirla a Buenos Aires, amotinándose su tripulación en los 32° N y

señalaba a los Estados Unidos como responsables de los delitos que estaban cometiendo los corsarios: "...es una triste verdad muy conocida por la Corte, que los instrumentos (marineros) utilizados en estos viajes de presa, efectuados a cubierto con la bandera de Estados Unidos se encuentran entre los hombres más disolutos".⁸

Hasta el año 1818 las autoridades norteamericanas habían mirado hacia otro lado, desde entonces esta tendencia comenzó a cambiar, sin embargo, siempre tendió a culpar a las repúblicas insurgentes de los desmanes de los corsarios por emitir las patentes. Resulta cuando menos curioso ver cómo queda fuera de toda acusación los seres humanos, como si la propia voluntad quedase eliminada por la presencia de un documento de las características de las patentes de corso: "...siendo sus autorizaciones remitidas en blanco desde Buenos Aires para ser llenadas allá, y ofreciéndose con ello una oportunidad a los especuladores, más ávidos de pillaje que interesados en la causa de la independencia sudamericana",⁹ estas palabras las dirigía Adams a David C. de Forest¹⁰ el primero de enero de 1819.

Los Estados Unidos comenzaron en 1819 (y durante los dos siguientes años) a apretar la soga en torno al cuello de los corsarios, este cambio de actitud obedecía claramente a la percepción que tenía el gobierno de los Estados Unidos de los réditos que podía obtener: la definitiva suscripción por parte de España del acuerdo de cesión de las Floridas.

Sin dejar de tener presente la irresponsabilidad de las repúblicas hispanoamericanas por haber autorizado un modo de hacer la guerra que no podían controlar o fiscalizar, una enorme parte de la responsabilidad pertenecía a los Estados Unidos ya que su gobierno no fue todo lo diligente que debería haber sido en la persecución de delitos notorios y flagrantes. Los Estados Unidos obtenían beneficios del corso insurgente: las mercancías robadas eran vendidas por debajo de su valor real en los mercados norteamericanos; por otra parte, al reducirse el tráfico de buques españoles y, por consiguien-

73° O; su capitán de presa fue herido por los amotinados, éstos decidieron dirigirse a Rhode Island, allí fueron apresados por las autoridades locales y juzgados como piratas, rematándose la presa. Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E., *El corso rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996, p. 241.

⁸ Cfr. Currier, *op. cit.*, p. 107.

⁹ *Idem.*

¹⁰ David Curtis de Forest (1774-1825), ciudadano norteamericano nacionalizado argentino en agosto de 1812, comerciante, corsario y cónsul de los Estados Unidos en Buenos Aires, cónsul de las Provincias Unidas del Río de la Plata en los Estados Unidos de 1817 a 1822; decidido colaborador de los insurgentes en sus aspiraciones independentistas y uno de los armadores que más se enriqueció con el corso rioplatense.

te, disminuir el volumen del comercio español se benefició el de los Estados Unidos, especialmente en los intercambios con Cuba, ya que tuvieron que abrirse los puertos a los mercantes neutrales y al ser los mercantes norteamericanos aparentemente inmunes a los corsarios (o protegidos por ellos) no tenían pues dificultades para acceder a los puertos caribeños.

Esta laxitud y permisividad, estarían en el origen de los daños ocasionados por los corsarios confederados durante la guerra de secesión estadounidense entre 1861 y 1865, En ese momento y circunstancias el gobierno norteamericano acusó a Gran Bretaña se de permitir el armamento de corsarios secesionistas en puertos ingleses, el gobierno británico usó como defensa el recuerdo de la gran liberalidad con la que los Estados Unidos obsequiaron a los corsarios sudamericanos, al permitirles armarse en los puertos de la Unión.¹¹

Cuando los norteamericanos obtuvieron la cesión de las Floridas, los Estados Unidos trataron de forzar a las nuevas repúblicas a que cesasen el armamento y autorización a sus respectivos corsarios; para entonces el corso insurgente rebasaba ya con demasiada frecuencia la frontera entre el corso y la piratería. El gobierno de los Estados Unidos envió al comodoro Oliver Hazard Perry en junio de 1819 a tratar de hacer entrar en razón tanto a los colombianos y venezolanos, como a los rioplatenses; sin embargo, la muerte de Perry en el Orinoco tras visitar Angostura hizo que esta misión fracasara y que, en el caso de Buenos Aires, esperara hasta 1821 para conseguir de esta república que cesase en el armamento de corsarios.

No obstante estos empeños, el corso y la piratería, cada vez más confundidos, continuarían siendo un problema para España, los Estados Unidos y para todas las potencias con colonias en el Caribe a lo largo de toda la década de los veinte del siglo XIX. En ese momento, los norteamericanos se dirigieron al gobierno español para que acabase con sus propios corsarios, especialmente entre las islas de Cuba y Puerto Rico. Desde su cargo en La Habana, el Capitán General Gobernador Francisco Dionisio Vives trataba de acabar con ellos y al mismo tiempo de aplacar los ánimos de los “vecinos” del norte. El 8 de enero de 1825, Vives remitió un oficio al Secretario de Estado y del Despacho Real, comunicando el mensaje del presidente de los Estados Unidos, relativo a las depredaciones de los piratas en las costas de Cuba:

Excmo. Sr.: [...] Por las noticias que acabo de recibir se conoce el espíritu violento que anima a los comandantes de las fuerzas sutiles de aquellos Es-

¹¹ Currier, *op. cit.*, p. 119.

tados, destinados a la persecución de piratas; como verá V.E. por el reciente suceso acaecido en Puerto Rico [...] escandalosa violación de nuestros territorios me hace presagiar iguales atentados en las costas de esta isla, a pesar de mi prudencia y a [...] mis vigorosas providencias, para el exterminio de esos criminales en toda la extensión de mi mando.

También he recibido avisos de una insolente representación de los comerciantes de New York y Boston sobre las piraterías de estas costas en que piden al Congreso, se declaren responsables a estas Autoridades y habitantes, de los perjuicios que sufran por las depredaciones de dichos forajidos [...]

Desde mi ingreso a este Gobierno he procurado conservar la mayor armonía con los comandantes de los buques ingleses y americanos destinados a tan importante servicio: todas las autoridades locales tienen las órdenes necesarias para auxiliarlos y contribuir al objeto de acabar de una vez con los piratas que se abrigan en nuestras vastas y desiertas costas: continuaré con la misma política mientras se conserve el respeto debido a nuestro territorio.

Tengo dadas las más repetidas órdenes a los comandantes militares y jueces pedáneos de todos los partidos para la persecución de los piratas, y vigilo sobre su exacto desempeño, sin embargo, las excesivas ganancias que resultan del bajo precio a que venden los efectos robados pueden animar a algunos vecinos a entrar en negociaciones ocultas con ellos.

Yo he procurado dentro del círculo de mis atribuciones destruir en tierra a esos criminales y averiguar sus cómplices; creo que por parte del Comandante General de Marina se habrán tomado medidas con el mismo objeto; y a pesar de los cortos recursos con que cuento y de los apuros del Real Erario, recargado con tantas atenciones, dispuse en combinación con el expresado Comandante una expedición de dos bergantines y nueve botes armados que salieron de este puerto en Septiembre próximo pasado a exterminar los piratas que se habían situado en los cayos del Canal Viejo, apostándose en tierra las partidas de tropa y gente armada necesaria para cubrir la costa desde Matanzas hasta San Juan de los Remedios para aprehender a los que vinieran huyendo y procuraran refugiarse en los surgideros desiertos.

También han sido registrados todos los cayos situados entre la isla de Pinos y la costa del Sur por una partida de tropa y dos pequeños buques a propósito para este servicio; y por mi parte continuaré siempre con la actividad que hasta aquí empleando los muy cortos recursos que están a mi disposición para asegurar el comercio de esta isla como base de su prosperidad y de donde dependen las entradas del Real Erario.

Dios guarde a V.E. muchos años. La Habana, 8 de enero de 1825.¹²

¹² Archivo Histórico Nacional (AHN), Sección Estado, Correspondencia Cuba y Puerto Rico, legajo 6367, expediente 81

Si hay un elemento que no debemos pasar por alto en este mensaje es la descripción que hace Vives de las costas de Cuba: “desiertas”.

Las costas carecían de cualquier tipo de defensa, la misma situación que se vive en la España peninsular, no había defensa posible, la Armada no tenía las capacidades que poseía en los últimos años del siglo XVIII, ni siquiera las que tenía aun en los años inmediatamente posteriores a Trafalgar. Una situación resultante de una serie de considerables errores de planteamiento y una notable ceguera estratégica. Como medidas especialmente dañinas destacan la renuncia a mantener una flota operativa y capaz, la frustrante adquisición de los buques rusos, unos navíos que se hallaban en pésimas condiciones o que no eran los adecuados para su uso en el Atlántico y, sobre todo, la desarticulación de las Armadas Consulares por la Real orden de 6 de junio de 1817. En 1826, un informe del Duque del Infantado alertaba sobre la necesidad de disponer de mayores y mejores fuerzas en la mar porque:

las disposiciones que se tomen para rechazarlos en tierra [a los corsarios] serán muy buenas, pero insuficientes para cortar el mal de raíz; son indispensables fuerzas de mar; si no las tenemos suficientes para dichos corsarios, no es posible prescindir de adquirirlas, y ningún sacrificio será grande si se logra con él escarmentar al enemigo. Esta parece que es hoy la primera atención del Estado.¹³

Reincidiendo en la lucha en tierra contra un enemigo marino, meses más tarde del informe antes citado, el Consejo de Estado de 3 de agosto de 1826 estudiaba la propuesta presentada por el segundo piloto don José de Sumarán para el establecimiento de torres vigía en la extensión de las costas de Málaga a Cádiz.¹⁴ La defensa de las costas se volvía a poner en manos de elementos que ya habían sido empleados, en esas mismas zonas, para prevenir los ataques de corsarios berberiscos en los siglos XVI y XVII. Todos los recursos económicos habían sido destinados a la reconquista de América y, ahora, perdida para siempre, no había fondos para construir elementos de defensa activa y disuasión: buques

La necesidad de establecer estas torres refuerza la imagen de unas costas dejadas de la mano de Dios, sin defensa. Estos edificios, en su mayoría abandonados, deberían ser reconstruidos y habilitados y sus vigías tendrían que otear el horizonte a todo lo largo de la costa comprendida entre Cádiz y

¹³ AHN, Sección Estado, legajo 214.

¹⁴ AHN, Sección Estado, legajo 215.

Málaga, así como alertar de la presencia de corsarios en esta zona; para ello deberían recurrir al telégrafo de banderas.

La “edad de plata de la piratería”, como la denomina el propio Philip Gosse, es una consecuencia directa de los inconsecuentes actos de diferentes gobiernos a uno y otro lado del Atlántico: España por autorizar el armamento de corsarios en Cuba y Puerto Rico para combatir a los insurgentes cuando apenas tenía medios para controlarlos; las nuevas repúblicas hispanoamericanas por haber hecho lo mismo para combatir a España durante sus guerras de independencia; y, por supuesto, los Estados Unidos por no haber sabido atajar a tiempo la gran profusión de corsarios norteamericanos que tomaron patentes de Artigas, Buenos Aires, Colombia o México, gobiernos para los cuales decían ejercer el corso aun cuando jamás visitasen los puertos de dichas repúblicas y, finalmente, para las demás potencias coloniales por haber intentado sacar beneficio de una situación que al principio no les afectaba pero que, a partir de 1819 cuando el corso comenzó a degenerar terminó por alcanzarles y afectarles de lleno.

Sin querer extenderme demasiado me gustaría recuperar un nombre que surgió al principio de este artículo: el *Defensor de Pedro*. La corta historia de este bergantín se desarrolla en el Atlántico, a uno y otro lado de este océano, y reúne en sí todas las diferentes variantes que caracterizaron el paulatino paso del corso a la piratería: de cómo un buque esclavista vive un motín de sus tripulantes y cómo, a continuación, los amotinados se entregan a la piratería y concluyen su desenfadada carrera tratando de introducir el fruto de sus correrías como contrabando, primero en Galicia y, después, en Cádiz. Finalmente, su existencia pudo ser usada como chivo expiatorio de los errores e incapacidades de la Armada y el gobierno español en la lucha contra el corso insurgente.

Esta historia fue objeto de diversos artículos, monografías¹⁵ e incluso novelas. En su momento, el propio fiscal del caso, Lasso de la Vega, solicitó publicar su dictamen a modo de “lectura ejemplarizante”,¹⁶ el Comandante

¹⁵ El dictamen se halla en la obra de Lazaga, Joaquín Ma., *Los piratas del Defensor de Pedro. Extracto de las causas y proceso formados contra los piratas del bergantín brasileño Defensor de Pedro, que fueron ahorcados en Cádiz en los días 11 y 12 de Enero de 1830*, Madrid, 1892. Según esta publicación (p. 443), en 1873 los cantonales se apoderaron del Archivo de la Mayoría General de la Armada en Cádiz y, a raíz de ello, desaparecieron unos 600 folios del proceso; suponemos que son los correspondientes a todo el proceso indagatorio y de recopilación de pruebas, ya que, en el expediente depositado en el AGM, sólo se conservan las conclusiones del fiscal y algunos oficios cruzados entre éste y otras autoridades de la Armada.

¹⁶ “Siendo debido todo el valor de este escrito a la importancia de su objeto, muy poco es lo que por mi parte puedo haber contribuido a su esencial mérito por la forma; y en esta

General accedió pero con la necesaria revisión del texto, de resultados de los cual opinó que:

...atendiendo a la pintura triste [...] que se hace de algunas autoridades de La Coruña y Cádiz no corresponde ni en política ni al buen concepto que deben tener las autoridades en las potencias extranjeras que se hagan patentes sus debilidades, descuidos o corrupción.

De la publicación se suprimió todo lo que señalase a la gravísima corrupción en el seno de la Armada¹⁷, se optó por ocultar la suciedad debajo de la alfombra en lugar de haber realizado un buen trabajo. La consecuencia más directa de la eliminación de las referencias a las autoridades en el dictamen fiscal publicado fue que prácticamente todos los que han investigado algo sobre estos sucesos (excepto González de Vega¹⁸ que sí se refiere a los delitos de cohecho y corrupción de algunas autoridades de marina en Galicia y del Cónsul de Portugal en esas provincias) han seguido la versión publicada que eludía todas las acusaciones de corrupción en el seno de la Armada.

Este bergantín negrero brasileño partió del puerto de Río de Janeiro el 22 de noviembre de 1827 rumbo a las costas del África occidental, con la intención de embarcar unos ochocientos negros. El 26 de enero se inició un motín a bordo al grito de “¡abajo los portugueses!”¹⁹ estaba liderado por tres individuos que, a partir de ese momento, se destacarían en todas las tropelías: Benito Soto Aboal (Benito Barredo), Miguel Ferreira (Mercurio) y Victor Saint Cyr de Barbazan (François Victor): un gallego desertor de la matrícula de Vigo, un portugués antiguo tripulante de corsarios insurgentes y un joven aristócrata francés ávido de aventuras. Todos ellos habían practicado el corso en naves bonaerenses o grancolombianas.²⁰

Los amotinados tenían la intención de partir hacia La Habana para tratar de capturar alguno de los negreros que hacían esa ruta; la idea era hacerse con dicho cargamento y venderlo con apariencia de legalidad. Finalmente

persuasión y sólo con aquel fin, es como me atrevo a ofrecerlo a los amantes del orden y la justicia”. AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, Introducción, fol.: 2.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ González de Vega, G., *Mar brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*. Ediciones B, Barcelona, 1999.

¹⁹ Lazaga, *op. cit.*, p. 16.

²⁰ González de Vega, G., *Mar brava*, pp. 336-339.

optaron por dirigirse hacia la isla Ascensión. En su trayecto se toparon con la fragata mercante inglesa *Morning Star*:

El 13 de febrero a las [...] siete de la mañana se divisó un bergantín, el cual los llamó tirando tres cañonazos sin bala, y no habiendo hecho caso los del *Morning Star*, les disparó otro con bala que pasó por delante de la popa de éste, repitiendo inmediatamente otro que cayó a la distancia de doscientas yardas (como unas doscientas varas). El pirata tremoló después la bandera inglesa, a cuya vista el *Morning Star* acortó de velas. Entonces el enemigo arrió la bandera inglesa y disparó otro cañonazo y enarboló la de Buenos Aires, mandando al mismo tiempo al capitán que acortase de velas. Antes de esto se hiciese reiteró algunas descargas de metralla con un cañón giratorio de 18, las cuales alcanzaron al *Morning Star* y le destruyeron los aparejos en varias partes, e hirieron a un soldado.²¹

Se aproximaron y se identificaron, primero con la bandera inglesa, posteriormente con la bandera albiceleste, como los verdaderos corsarios. El asalto a la *Morning Star* se caracterizó por la crueldad con que fueron tratados sus pasajeros, especialmente las mujeres, algunas de las cuales fueron violadas.²² Durante el saqueo los piratas encontraron a bordo de la fragata algo que parecía ser una señal profética de lo que les habría de ocurrir a ellos mismos, encontraron una vasija que contenía:

[...] una cabeza humana que con dos manos se conservaba embalsamada y transportaba en aquella vasija con algún grave objeto. El mismo Benito Soto parece que adivinó su destino; pues creyó que aquella cabeza sería de estos funestos trofeos que la justicia suele hacer conducir y fijar en ciertos parajes para público escarmiento. Esta idea hirió la razón de aquel jefe de malhechores, pero no llegó a su corazón y sus hechos posteriores lo han confirmado demasiado por desgracia. Aquel objeto de horror fue lanzado al mar por su orden.²³

Benito Soto sabía que sólo el silencio podía asegurar su supervivencia. Ningún testigo debería poder acusarle ante un tribunal, por ello ordenó ba-

²¹ Castro, A. de, “Los piratas ajusticiados en 1830”, *La Palma de Cádiz* del 27 de julio de 1888.

²² AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “*Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos*”, fol.: 5 v.

²³ *Ibidem*, fol.: 5 r.

rrenar y hundir de la nave inglesa. Además, ejecutaron al capitán y los oficiales ingleses.²⁴

Con gran dificultad las mujeres lograron salir de su encierro y lograron rescatar a algunos empleados secundarios de a bordo. La nave tenía las jarcias cortadas, el palo mayor estaba casi a punto de caer. Pese a todas estas adversidades lograron tapar los barrenos y mantener a flote la nave. Continuaron su precaria navegación hasta que el 13 de marzo fueron socorridos por otro navío británico. Al fin alcanzaron el río Támesis el 19 de abril, con lo cual los planes de Soto de silenciar sus actos habían quedado anulados en su totalidad²⁵.

Cerca de Ascensión también encontraron un mercante norteamericano, la *Topaz*, con destino a Boston. De nuevo, se hicieron pasar por corsarios argentinos al tiempo que disparaban una andanada de bala y metralla que dañó seriamente el velamen y jarcia de la fragata bostoniana. En el asalto asesinaron a toda la tripulación y pasajeros:

Los desventurados marineros y pasajeros son sacados de la cámara donde estaban encerrados, conducidos a proa; y a sangre fría, sin combate ni resistencia, como un rebaño humilde de ovejas son inmolados vil y cobardemente a pistoletazos; siendo los feroces ministros de esta ejecución José de Santos, Nicolás Fernández, Guillermo Tetó y el portugués Domingo Antonio. Algunos quisieron tratar de dilatar con una inútil fuga el trance mortal, pero bien pronto fueron alcanzados y sacrificados sin misericordia. Perecieron en esta matanza de veinte a veinte y cuatro personas.²⁶

A mediados de marzo asaltaron un bergantín inglés en las cercanías de las islas de Cabo Verde. Sin embargo, los piratas, al conocer que el cargamento consistía tan sólo en ladrillos y tejas robaron lo poco que pudieron encontrar: ropas personales, el reloj del capitán y algunos víveres; dejando con vida a todos los tripulantes.

Sobre las islas Canarias, ocho días después del último saqueo hallaron un buque inglés que navegaba en lastre y del que poco más que algo de vino,

²⁴ *Ibidem*, fol.: 6.

²⁵ Castro, A. de, "Los piratas ajusticiados en 1830", *La Palma de Cádiz* del 28 de julio de 1888. González de Vega, *op. cit.*, pp. 360 y 361. AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 "Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos", fol.: 6 v. y 7 r.

²⁶ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 "Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos", fol.: 9 v.

relojes, ropas y algunos víveres pudieron obtener. De nuevo dejaron vivos a todos los tripulantes. En las islas Azores cuando descubrieron una fragata portuguesa, la *Ermelinda*, se aproximaron izando la bandera francesa y de nuevo se repitió el ritual de ocasiones anteriores; el fruto de su saqueo se limitó a las pertenencias que los pasajeros les entregaban y un exiguo cargamento. También saldaron su saqueo sin víctimas humanas.

La proximidad de la costa peninsular no impidió que aun detuviesen a otra presa y procediesen a su saqueo: un bergantín inglés²⁷ que fue despojado de todas sus velas principales, además de la caja del carpintero y el repuesto de pintura, objetos que les eran vitales para cambiar el aspecto del bergantín pirata antes de entrar en un puerto español. Por cierto, la pintura robada era amarilla, el color de la peste en el código internacional de señales marítimas, y de ese color entraron en la ría de Pontevedra el día 10 de abril de 1828.²⁸

Se identificaron como el bergantín *Buen Jesús y las Ánimas*, de la matrícula de Gibraltar,²⁹ el propósito de Soto era introducir el botín en forma de contrabando; para ello contaba con sus propios contactos en tierra. El principal de ellos era su tío materno José Aboal. Éste aconsejó a su sobrino que se dirigiese al puerto de La Coruña, fingiendo hallarse en grandes dificultades para seguir navegando; allí pedirían alijar del cargamento por hospitalidad y lo venderían bajo apariencia legal y legítima; contando en ese puerto con muy buenos colaboradores³⁰

En la instrucción, el fiscal se quejaba de la dificultad que había tenido para obtener información veraz sobre lo ocurrido en Galicia; el mensaje implícito de esta queja era la necesidad de depuración de la administración

²⁷ Se trataba del *New Prospect*, uno de los pocos buques víctimas de estos piratas de los cuales he encontrado referencias en la prensa de la época “Extracto de la lista del Lloyd del día 13 de Mayo último. El *New Prospect*, capitán Cleland, [...] fue fogueado por un bergantín, el cual al instante se le puso al costado y mandó que el capitán fuese a bordo con sus papeles. El capitán y tres de la tripulación fueron presos bajo escotilla y el bote volvió al *New Prospect* con 8 hombres armados con pistolas y sables, los cuales acometieron a la tripulación. Se llevaron cuatro pipas de vino, el cronómetro del capitán, un anteojo, todas sus ropas, cama, botas, zapatos, cerveza, vino y agujas de marear, las provisiones del buque, jarcia, armas, 6 sillas y otros muchos artículos. El bergantín tenía 4 cañones al costado y un giratorio sobre cubierta, y la tripulación consistía en unos 25 hombres”. Biblioteca Pública de Cádiz, Diario Marítimo de Cádiz, 1o. de julio de 1828.

²⁸ González de Vega, *op. cit.*, p. 352.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “*Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos*”, fols.: 15 r. y v.

de marina y aduanera de Galicia, muy penetradas ambas por el clientelismo y la corrupción.

Los piratas había creado una ficción para relatar a quien les interrogase:

“...habían salido del Janeiro para las islas de Cabo Verde con cargamento de aguardiente, sederías; en una palabra, de los géneros que había a bordo robados [...], parte del cargamento lo habían desembarcado en dichas islas”, durante el temporal que les obligó a alejarse de Cabo Verde, se dejaron atrás, en la lancha “diez hombres, los cuales aunque intentaron venir a bordo, no lo pudieron conseguir por la fuerte marejada; que en otra ocasión se fueron en una verga al agua seis o siete hombres, habiendo fallecido los que faltaban de enfermedad”.³¹

Las vías de agua que tenía el buque les habían obligado, tras muchos esfuerzos, a tener que entrar en el puerto más cercano. Para fingir estas vías de agua barrenaron en parte el bergantín. Soto impuso a todos una “omertá”, en especial a los portugueses. Además pretendían hacer pasar al piloto Rodríguez por el comandante Pedro Mariz. El buque debía entrar en La Coruña para reparar averías y, durante ese tiempo, el cargamento quedaría consignado al comerciante local Francisco José Brabo.³²

Según el fiscal, Soto debía estar muy seguro de sus posibilidades para desoír los avisos de que a bordo había quien redactaba diarios en los que narraban todo lo sucedido hasta entonces, y que incluso había posibles delatores; nada de eso le perturbaba, se sabía perfectamente seguro en La Coruña. Para el fiscal sólo la venalidad de los funcionarios públicos podía facilitar la entrada de estos individuos en puerto:

...Freytas, sorprendido de la facilidad con que fue admitida protesta tan mal fraguada [...], reconoce en ella el poderoso influjo del oro; pues a no ser así, exclama, ¿cómo puede creerse que la autoridad que le hizo lectura de la protesta y los demás empleados allí presentes, tuviesen por verdadero escribano a un hombre vestido de marinero, desaliñado y con las manos llenas de alquitrán? [...]¿Tan acordes, sagaces y serenos estuvieron entonces en sus relatos

³¹ *Ibidem*, fol.: 16.

³² González de Vega, *op. cit.*, p. 355. Francisco Javier Brabo, según el fiscal. AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, fols.: 16 v.

y exposiciones estos hombres que luego han incurrido en contradicciones monstruosas al momento que empezaron a ser examinados legalmente?³³

Lasso de la Vega señalaba a los cómplices necesarios para la introducción del botín, advierte de la necesidad de investigar y castigar la colaboración de las autoridades con los contrabandistas/piratas para evitar nuevos fraudes y delitos³⁴; no obstante, no parece que hubiese contado con toda la libertad posible para sentar en el banquillo a los colaboradores necesarios.

Las fugas (y posteriores capturas) de dos de los piratas precipitaron los acontecimientos: debían partir inmediatamente toda vez que el buque ya había podido ser reparado. La salida tuvo lugar el 4 de mayo; Soto llevaba una letra de cambio por valor de veinticinco mil pesos fuertes, pagaderos por su agente en Gibraltar por el valor de parte del cargamento. En la colonia británica podrían cambiar la letra y vender el bergantín, de la suma de ambas cantidades harían el reparto. Sin embargo, sus más directos cómplices creían que la verdadera intención era encallar en Berbería, acabar con los portugueses y repartirse el botín entre los principales cabecillas del motín. Sobre los últimos actos de estos piratas opinaba el fiscal que:

...habiendo prestado sus esfuerzos para la consecución de sus atroces designios, hallándose en el término de su criminal carrera y asociación, se dejan arrebatar su amargo fruto, único alivio que los arrastrar a la perdición, con la sumisión y conformidad de esclavos [...]. Esta inconcebible docilidad en hombres que deben creerse dotados de un ánimo feroz, desconfiado y resuelto, sólo puede explicarse por el extremo sometimiento a que desde luego supo acostumbrarlos su desalmado jefe, con sus actos repetidos de crueldad y venganza.³⁵

La noche del 9 de mayo divisaron unas luces que creyeron identificar como el fanal de Tarifa, Soto ordenó dirigirse contra ellas y encallar el bergantín. Acometieron esta acción a pesar de las opiniones en contra de algunos de ellos; al amanecer, para su sorpresa reconocieron el lugar como la playa de Santa María de Cádiz, a una legua de la ciudad.

³³ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, fol.: 17 v. y 18 r.

³⁴ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, fol.: 18 r.

³⁵ *Ibidem*, fol.: 21 r.

La tranquilidad que exhibía Soto es bastante reveladora: “...en otra tierra podía haber dado peor, pues en aquella todo se vendía hasta el último clavo”, decía además poseer una letra por siete mil duros, dinero con el cual no tendrían que temer a la justicia pues “en España lo que no hacía el dinero, ni dios nuestro señor era capaz de hacer”;³⁶ estas palabras figuran subrayadas en el manuscrito del fiscal, con la clara intención, a mi juicio, de dar a entender el ambiente general de corrupción dentro de la administración.

Para los comisionados de la Armada, no parecía haber en el naufragio nada que moviese a su desconfianza: ni la carencia de diarios de navegación, ni la ausencia de documentación, ni la falta de cartas de marear, no les extrañó la poca tripulación, no les extrañó la inevitabilidad del naufragio³⁷ y, por si aun fuera poco, apenas hubo interrogatorio: fue conciso en las preguntas y evasivo y estéril en las respuestas; se admitieron los hechos y se aceptó el naufragio como verdadero.³⁸

En la misma playa, algunas de las autoridades de marina fueron claramente sobornados³⁹ fue el cabecilla de los piratas, el cual se identificó ante el escribano como Ramón Peredo natural de Santander, quien se ofreció a actuar de intérprete de los portugueses cuando fuesen éstos llamados a declarar. Los portugueses veían que nada podía oponerse a los designios de Soto, que los funcionarios de aduanas y de marina eran fácilmente corruptibles. Los portugueses

se presentan sucesivamente para este solemne acto, son introducidos en una reducida habitación; y allí, en vez del imponente aparato de la autoridad judicial sólo hallaron a dos hombres desconocidos [...] y en presencia de Benito Soto, de su dominador, del tirano cuya venganza, sabían, era tan cruel como segura: del que vieron en La Coruña allanar y hacer nulos todos los obstáculos y respetos, e ilusorias las precauciones dictadas por las leyes [...], allí,

³⁶ *Ibidem*, fol.: 21 v.

³⁷ Según el fiscal era bastante difícil que hubiesen podido naufragar ya que en esa noche y en las precedentes sólo tuvieron bonanzas y ventolinas del S y del SE.

³⁸ “He indicado antes, aunque muy ligeramente, los vicios de que adolece el llamado expediente de naufragio, y el consejo ha podido oír y notar lo bastante en el curso de esta causa, para formar juicio de los sucesos ocurridos en la playa, con motivo del deliberado naufragio del buque brasileño. [...] Sólo indicaré que de lo actuado hasta la fecha, han resultado cargos contra determinadas *personas* de que se ha formado ramo separado, que por superior determinación reciente, no pertenece ya al conocimiento de este tribunal militar”. AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, fol.: 25 r.

³⁹ González de Vega, *op. cit.*, p. 357.

sin otro órgano ni intérprete que el mismo Soto, se les exige, no juramento, no declaración, sino su ciego asentimiento y conformidad con lo dicho por aquél; y cuyo asentimiento y conformidad, dieron los más, sin preceder una simple lectura.⁴⁰

Fueron admitidos a pasar a la ciudad y vivieron con tranquilidad durante algunos días por los extramuros de la ciudad. Sin embargo, las sospechas que habían levantado en otras personas acabaron por delatar a los culpables. Mr. J. M. Brackenbury, vicecónsul británico en Cádiz, también se había personado en el naufragio. Había recibido, como era costumbre toda la información que el *Lloyd's Lists* había publicado sobre la fragata *Morning Star*, que llegó a Londres el 19 de abril; el diplomático concluyó que éstos podrían ser los piratas de los que hablaban los oficios recibidos del almirantazgo inglés sus sospechas le movieron a señalarlos ante las autoridades del puerto de Cádiz.⁴¹

El 17 de mayo; se cursó orden de detención contra los piratas, pero la demora posibilitó la fuga de cuatro de los inculcados: Soto, Fernández, Laida y Santos. No obstante, Soto fue capturado por los ingleses en Gibraltar la noche del cinco al seis de julio de 1828, Laida y Fernández, junto con Nuño Pereira fueron apresados en La Coruña y remitidos a Cádiz. Sólo Santos escapó a la justicia, y fue juzgado en rebeldía.⁴²

Nadie quedó libre de acusación posible, ni siquiera los portugueses que habían sido forzados a permanecer a bordo del pirata, se les acusó de pasividad ante el delito y de haber sido incapaces de denunciar los hechos con contundencia:

la sola y simple idea de lo justo y lo injusto debió haberlos decidido sin vacilación; y su primer deber; apenas pisaron tierra donde había leyes y hombres que las respetasen y sostuviesen, fue correr a denunciar al magistrado, a la sociedad por cualquier medio el crimen, y correr el velo que envolvía misterios tan espantosos.⁴³

⁴⁰ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656 “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, fols.: 25 r. y v.

⁴¹ Lazaga, *op. cit.*, p. 255.

⁴² “Con respecto al fugitivo José de los Santos, nunca pudo ser habido. Hará unos quince años, vivía en Buenos Aires, donde ejercía el comercio con crédito de honradez, desde que puso los pies en la república Argentina, si bien se le designaba como uno de los piratas de Cádiz, el único que había logrado escapar de la justicia humana”, Castro, A. de, *La Palma de Cádiz* del 2 de agosto de 1888.

⁴³ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656, “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados

A Benito Soto se le acusó de ser la cabeza principal de la rebelión, de matar con alevosía a Miguel Ferreira, para lo que contó con la colaboración de Laida; se le acusaba, igualmente, de ordenar asesinatos, de ordenar las matanzas de las fragatas *Morning Star* y *Topaz*, así como de ordenar el incendio de ésta última, según el fiscal pasaban de setenta y cinco las muertes que ordenó ejecutar⁴⁴. Igualmente, se incidía sobre la ferocidad de Soto, su incapacidad para la compasión, su falta de empatía; se admiraba el fiscal de la forma en que había logrado subyugar a esos hombres, cómo los había sometido a su voluntad. Dos de los franceses de la tripulación afirmaban que “...el horror que había inspirado con su crueldad era tal, que no se atrevían a hablarse mutuamente por miedo de ser muertos al momento que revelase cualquier intento de su parte”, y uno de ellos, Lerendú, añadía “que la obediencia de todos era tan pronta, que si le hubiera mandado echarse al fuego lo habría hecho”.⁴⁵

Para el fiscal la culpa de Soto se agravaba desde el punto y hora que decidió venir a España a vender su botín y “...corrompiendo por medio del oro la dudosa fidelidad de algunos empleados, logró hacer alarde y mostrarse con frente serena a pesar de tan multiplicadas apariencias de delito y en medio de las autoridades destinadas a precaverlo y perseguirlo”.⁴⁶ Concluía el fiscal lamentándose de su huida ya que con él desaparecía la clave de los infinitos fraudes, colusiones e ilegalidades.

Añade Lazaga sobre Soto que, durante su juicio en Gibraltar, éste sí señaló que todo cuanto se había dicho en el tribunal era cierto: que él era el jefe de los piratas, pero que sólo había cometido dos asesinatos, el de Ferreira y el de un marinero norteamericano, todos los demás crímenes, según Soto, los había ordenado Saint-Cyr y él siempre había intentado mediar para evitar que tales hechos se produjesen.⁴⁷

A Víctor Saint-Cyr de Barbazán, le acusaba el fiscal de tener una especial predisposición al ejercicio de la violencia y de una extrema docilidad y exactitud en lo referente al cumplimiento de las órdenes impartidas por Soto; sin embargo demostraba tener iniciativa para el delito: compuso de su propia mano la bandera de la república de Buenos Aires, era de los primeros

de piratería y otros delitos”, fol. 26 r.

⁴⁴ *Ibidem*, fols. 27 r. y v.

⁴⁵ *Ibidem*, fol. 28 r.

⁴⁶ *Ibidem*, fol. 28 r. y v.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 279.

en saltar al abordaje y competía y superaba en crueldad a cualquiera de sus compañeros de fechorías.

Francisco de Paula Osorio, alférez de navío de la Real Armada, ejerció como defensor de Saint-Cyr, para él la claridad de la causa era manifiesta y no había objeciones contra los delitos, sin embargo, indicaba que ninguno de ellos había sido cometido por un exceso de maldad; que había cometido el error de comprometerse con Soto a organizar el motín y que una vez comprometido, cualquier paso atrás le habría costado la vida.⁴⁸

Saint-Cyr era señalado por el fiscal como un verdadero fanfarrón ya que “...varios testigos aseguran que se jactaba siempre de haber hecho más mal del que realmente había ejecutado”. El fiscal decía que por su formación y cualidades personales, a diferencia de sus compañeros, no podía escudarse en la ignorancia para la comisión de sus delitos.⁴⁹ No cabe duda alguna si, además, sabemos que, sabedor de que no había verdugo en Cádiz y que éste tendría que venir desde Sevilla, se ofreció a ser él mismo quien ejecutase a sus compañeros a cambio de obtener la conmutación de su pena de muerte, se desechó su petición y se dieron órdenes para apartarlo de sus compañeros.⁵⁰

El fiscal Lasso concluyó su exposición al tribunal el 18 de noviembre de 1829, la sentencia se dictó el 3 de diciembre:⁵¹ Benito Soto fue condenado en rebeldía a ser ahorcado y descuartizado y los cuartos expuestos en escarpías a la orilla del mar; José de los Santos, también condenado en rebeldía a ser ahorcado, descuartizado y sus cuartos expuestos en escarpías a la orilla del mar; Nicolás Fernández, Antonio de Laida, Saint-Cyr de Barbazán, Mario Guillermo Tetó, Frederic Lerendú y Nuño Pereira, condenados a ser ahorcados, descuartizados y sus cabezas expuestas en escarpías a la orilla del mar; François Goubin, Pedro Antonio, Domingo Antonio y Joaquín Francisco, condenados a ser ahorcados. Al piloto Manuel Antonio Rodríguez se le aplicaba una pena de diez años de presidio y a presenciar el ajusticiamiento de sus compañeros; Cayetano Ferreira, condenado a 8 de años de presidio y a presenciar las ejecuciones de sus compañeros; Manuel José de Freytas, condenado a 6 años de presidio de los cuales podía descontarse el tiempo que ya llevaba en prisión, también tendría que contemplar

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 130 y 131.

⁴⁹ AGM, Sección Corso y Presas, legajo 5246, expediente 1656, “Conclusión fiscal de la causa formada a los tripulantes del bergantín brasileño el Defensor de Pedro acusados de piratería y otros delitos”, fols. 33 r. a 35 v.

⁵⁰ Lazaga, *op. cit.*, p. 275.

⁵¹ González de Vega, *op. cit.*, p. 363.

las ejecuciones. José Antonio Silva y Antonio Joaquín, condenados a seis años de prisión, sin posibilidad de descuento, y a presenciar las ejecuciones.

El nueve de enero de 1830, fueron puestos en capilla los reos; para el día de la ejecución se tomaron especiales medidas de control y vigilancia, se situaron piquetes de tropas en diversos puntos de la ciudad y se procuró que el traslado de los presos desde la cárcel real a los glacis se hiciese sin interrupciones; la decapitación de los cadáveres debía ser supervisada por el fiscal y las tropas puestas a su mando y no se debían poner objeciones a la introducción de las cabezas en la ciudad para su pública exposición clavadas en escarpías.⁵²

La ejecución ocuparía las mañanas de los días once y doce de enero de 1830, las formalidades fueron cumplidas escrupulosamente: los reos conducidos al patíbulo, las tropas formadas en cuadro frente a la horca, el fiscal dirigiendo todas el proceso, la publicación del bando de ejecución y la preceptiva lectura de la sentencia a los condenados. El patíbulo se había colocado de manera que las ejecuciones pudiesen ser contempladas desde los buques de guerra y los mercantes fondeados en la bahía. Los cadáveres quedaron en pública exposición hasta la hora de ser decapitados una hora más tarde. Las cabezas fueron expuestas en diferentes puntos de la ciudad.⁵³

El 25 de enero de 1830, en un patíbulo cercano a la tierra de nadie que separa a Gibraltar del territorio español, Soto se encaramó a su propio ataúd para arrojarse y morir colgado, sin embargo, parece ser que el verdugo calculó mal el largo de la soga y los pies del pirata casi alcanzaban el suelo, el pirata pataleaba y chillaba mientras el verdugo excavaba algunas paletadas de tierra bajo sus pies; la operación se prolongó más de lo deseable, provocando al reo tremendos sufrimientos mientras duró.⁵⁴

La voluntad del fiscal Lasso de la Vega era la de sentar en el banquillo a los funcionarios que habían permitido que el bergantín pirata entrase en los diferentes de la península. Las autoridades señaladas por el fiscal, tanto en La Coruña como en Cádiz, estaban acusadas, al margen de la piratería, de admitir la libre entrada del buque en La Coruña y Cádiz sin tener los documentos necesarios, y, también, de auxiliar para que se desembarcase clandestinamente el cargamento en La Coruña. El asesor, tratando de evitar cualquier clase de culpa para la Marina Real, Rentas y Aduana, pidió el sobreseimiento del caso. En 20 de enero de 1831 el Consejo Supremo

⁵² Lazaga, *op. cit.* pp. 213-215.

⁵³ *Ibidem*, p. 219.

⁵⁴ Lazaga, *op. cit.*, p. 280; González de Vega, *op. cit.*, pp.366-367.

asociadas a motines o a naufragios; las escasas capturas se saldaron con la imposibilidad de ejercer medidas de castigo contra estos corsarios. En agosto de 1825 las autoridades de marina de Algeciras remitieron, por vía muy reservada, una consulta al ministro de su ramo acerca de cuál debería ser el trato que se otorgase a los prisioneros españoles a bordo del bergantín corsario colombiano general Santander, ya que el capitán del mismo propone un intercambio por otros insurgentes presos en esa plaza.⁵⁹

En el expediente generado por esa consulta se exponen otros precedentes de casos similares: en 1817 Almeyda solicitó un intercambio de prisioneros las autoridades de La Habana,⁶⁰ el corsario adujo que si éste no se llevaba a cabo y, en cambio, el gobierno castigaba a los insurgentes ellos harían lo propio con los españoles; quizás como consecuencia de esta arrojada proposición del corsario se dictó en 16 de enero de 1818 una Real Orden en la que se especificaba que los prisioneros serían considerados “rebeldes cuando fuesen naturales de los dominios de S.M., y como piratas siendo extranjeros”.⁶¹ Sin embargo, como quiera que la Armada Real no estaba en

ses consiguieron capturar algunos, entre los cuales se hallaban el ‘Heroína’ y ‘El Mismo de Buenos Aires’, Currier, *Los cruceros del General San Martín...*, p. 9.

⁵⁹ AGM, Sección Corso y presas, legajo 5244.

⁶⁰ En una carta de Onís al Secretario de Estado Ceballos fechada en Washington el 30 de marzo de 1817 Informaba que el embajador francés le había hecho llegar una carta que recibida de Cuba, procedente de una persona digna de confianza, con fecha 28 de febrero de 1817 en la que se le informaba que el 26 del mismo mes: “... se han presentado nueve buques armados delante de aquel puerto [Santiago de Cuba], y que por medio de un capitán americano que venía de Cartagena a Cuba, habían intimidado al gobernador de aquella plaza, que le entregase treinta prisioneros, que pertenecían a los insurgentes, y que según me persuado serán anglo-americanos tomados en uno de los piratas que se han apresado en aquel puerto, en la inteligencia de que si no se los entregaban, desde luego ahorcarían a la vista del fuerte todos los españoles que traían consigo, y todos los que cogiesen en lo sucesivo. Que el gobernador no sólo ha rehusado de entregarlos, sino que los ha hecho marchar para La Habana, añadiendo que sólo aquél jefe tenía facultad para canjearlos, que los insurgentes en consecuencia de esta repulsa bloquean el puerto, que ya han echado a pique una pequeña goleta, que quería salir de él, que amenazan de atacar la plaza; que el gobernador ha hecho redoblar las guardias, que hace girar patrullas toda la noche para impedir un desembarco, pero que la ciudad se halla conmovida: que hay dos partidos el uno compuesto de catalanes y otros españoles de Europa que quiere la Constitución de las llamadas Cortes, y que si se presenta Mina le recibirán con tal que no trate de segregar la Isla de la Corona; pero que el otro, y es el más fuerte, está por la independencia: que esta República y los insurgentes tiene allí mucha inteligencia, y que es de temer una insurrección de negros; y que estos barcos caerán sobre Baracoa”. AHN, Sec. Estado, legajo 5642, expediente 60.

Onís no terminaba de dar crédito a estas noticias, sin embargo, recordaba al Secretario de Estado que una insurrección de negros en Cuba sería una excusa perfecta para que los Estados Unidos se lanzasen sobre Cuba.

⁶¹ AGM, Sección Corso y presas, legajo 5244.

su mejor momento era preferible evitar los malos tratos para los extranjeros no así para los españoles. En 1820 naufragó en Tarifa el corsario *Constitución*, los 71 prisioneros (marineros y oficiales que conformaban su tripulación) fueron entregados al cónsul de los Estados Unidos a consecuencia de un indulto hecho público en 17 de abril de 1820. De nuevo los corsarios quedaban ajenos a la jurisdicción de la Marina.

Finalmente, en el caso de los prisioneros del *General Santander* se decidió que debía ser aceptado el canje de prisioneros y que, en lo sucesivo, se adoptase tal medida en caso necesario. Así se comunicó a los Departamentos y Apostaderos pero "... procurando alejar toda idea de hacer parecer que S.M. reconocía la independencia de los gobiernos insurgentes de América, y sí como una medida que tomaban de su propia autoridad con sólo el objeto del bien de la humanidad".⁶² Aquel oficio dejaba bien claro cuál era la capacidad de respuesta de la Armada a los corsarios que, desde 1816, actuaban casi impunemente en las aguas peninsulares; el gobierno dejaba caer sobre los oficiales de este cuerpo la responsabilidad de decidir sobre la suerte de sus propios compatriotas apresados por los insurgentes. En este, como en muchos otros aspectos, quedaba demostrado que la decencia era una virtud ausente de los gobiernos de Fernando VII.

Pero no se vayan, aun hay más: en julio de 1826 fueron apresados los soldados del destacamento español en Vélez de la Gomera por la goleta corsaria colombiana *La Republicana*, su capitán Francisco Sebastián Gandolfo (o Gandulfo), el propósito no era otro que emplearlos como moneda de cambio en el canje por 45 prisioneros colombianos que se hallaban en Ceuta, casi todos ellos tripulantes del bergantín *General Soubllette*. Es decir, sin armada incluso los destacamentos terrestres quedaban a merced de los corsarios.

En los piratas del *Defensor de Pedro* tenía la Armada Real la oportunidad de ejercer la justicia con todo el rigor que no había podido aplicar en las ocasiones anteriores, cuando tuvo corsarios insurgentes presos no pudo hacer nada más que alimentarlos en las celdas que ocupaban y aguardar a que se diese la oportunidad de realizar un cambio de prisioneros; bien es cierto que en esta ocasión se trataba de piratas pura y simplemente; piratas que se hicieron pasar por corsarios argentinos para el ejercicio de sus crímenes.

Desde 1826 cada vez era menor la presencia de norteamericanos, ingleses o franceses ejerciendo como corsarios bajo pabellón de Colombia o de

⁶² *Ibidem*, oficio de Pedro Díaz de Rivera al Secretario de Estado de Marina, del 10 de noviembre de 1827.

México, únicas naciones que continuaban realizando una guerra de corso contra España. No había, pues, posibilidad de que otros potencias como Gran Bretaña o los Estados Unidos ejerciesen presión contra cualquier medida judicial adoptada en España contra corsarios capturados en nuestras aguas, sin embargo, seguía el gobierno y, por consiguiente, la Armada sin someter a juicio a ninguno de estos corsarios. En el caso de los piratas capturados en 1828 las posibilidades de ejercer la justicia con todo el rigor eran completas: eran piratas, habían cometido un delito perseguido y castigado por todas las naciones; y, en segundo lugar habían asesinado a ciudadanos británicos y norteamericanos. Nada ni nadie se opondría a que estos hombres fuesen colgados del palo más alto y que cada uno de los corsarios insurgentes que quedaron impunes sirviese de lastre para ahorcarlos mejor. Qué buen papel habría hecho la Marina de guerra si la justicia hubiese sido completa, si hubiese actuado con igual rigor que contra los piratas contra todos los oficiales corruptos, que casos como éste, dejaban al descubierto.

No fue la piratería la que movió a redactar la llamada Declaración de París, fueron, sobre todo, los desmedidos abusos cometidos por corsarios en todos los conflictos habidos desde los inicios del XIX. Tras la guerra de Crimea, en la que franceses e ingleses habían combatido del mismo lado, con sus respectivas flotas actuando en perfecta coordinación, los políticos franceses trataron de convencer a los ingleses, hasta entonces firmes defensores del corso, de la necesidad de establecer una serie de reglas y acuerdos que salvaguardasen la libertad de los mares y los derechos de los neutrales en caso de conflictos internacionales.

En 1854, Napoleón III comunicó la renuncia temporal a la concesión de nuevas patentes de corso, y el ejemplo fue pronto imitado por Inglaterra. Algunos neutrales, caso de Austria, se comprometieron también en su abolición llegando a afirmar que cualquier acto de corsarismo "...se consideraría y castigaría como un ejemplo claro de piratería".⁶³ Un grupo de naciones, entre las que se encontraba España, decidieron que los corsarios no serían admitidos en los puertos neutrales salvo en caso de peligro inminente. En los preliminares de la Declaración, los Estados Unidos se mostraron disconformes con la idea de una abolición total del derecho de presas.

Siete potencias suscribieron los cuatro principios de esta Declaración el 16 de abril de 1856: Austria, Cerdeña, Francia, Gran Bretaña, Prusia, Rusia y Turquía.

⁶³ Azcárraga y Bustamante, J. L. de, *El corso marítimo (Concepto, Justificación e Historia)*. Madrid, C.S.I.C., 1950., p. 153.

Los grandes principios de esta declaración eran:

1. Abolición del corso;
2. El pabellón cubría la mercancía, salvo en el caso de contrabando de guerra;
3. La mercancía neutral no puede ser nunca capturable;
4. Los bloqueos han de ser efectivos, es decir, mantenidos por una fuerza suficiente al efecto de impedir el acceso al litoral enemigo.

Los Estados Unidos, como España y México, no suscribieron la declaración, fundaban su negativa en la "... imposibilidad manifiesta de mantener una numerosa y costosa flota de guerra, por lo que no quisieron renunciar a una institución que les permitía esparcir a las fuerzas regulares del enemigo sobre los mares del globo terráqueo...".⁶⁴

El siglo XIX, pródigo en guerras y conflictos, ofrecería después de la Declaración magníficas oportunidades para comprobar la solidez de las posturas mantenidas por los signatarios de la misma y por aquellos que decidieron permanecer al margen. Durante la reunificación italiana ninguna de las tres potencias implicadas, signatarios por otra parte de la Declaración, expidieron patentes de corso. Sin embargo, la guerra de secesión de los Estados Unidos, de 1861 a 1865, forzaría a esta república a replantearse algunos aspectos de su postura con respecto a la Declaración.

Los estados confederados decidieron armar a corsarios, así lo advirtió el presidente Davis al Congreso de Montgomery del 26 de abril de 1861. En el extremo opuesto, Lincoln se mostraba dispuesto a suscribir los principios de la declaración de 1856, lo cual hizo saber dos días antes del discurso de Davis en Montgomery. Para Washington, los secesionistas no tenían capacidad de expedición de patentes y los tripulantes de sus corsarios sólo podían ser considerados piratas y tratados como prisioneros de guerra.

Esta postura era similar a la mantenida por España durante todo el periodo que duraron las guerras de independencia hispanoamericanas. Francia e Inglaterra reconocieron el derecho de ambos beligerantes a conceder patentes de corso, si bien alertaron a sus respectivos ciudadanos de la conveniencia de no prestar servicios a bordo de corsarios de ninguno de ambos bandos en conflicto. La adhesión norteamericana a la Declaración se produjo en 1898 poco antes de la guerra contra España. En este enfrentamiento los Estados Unidos no expidieron patentes de corso, sin embargo España, que

⁶⁴ *Idem.*

no firmaría la Declaración hasta el 20 de enero de 1908, sí observó la posibilidad de conceder patentes de corso durante esta guerra.

La edad de plata de la piratería fue consecuencia, como he dicho antes, de las guerras de independencia de la América Hispana, de la guerra anglo norteamericana de 1812-1814 y también de las guerras napoleónicas en Europa. La edad de plata de la piratería fue, también la del crepúsculo de los héroes, el momento en que sepultaron su leyenda heroica muchos de los corsarios que habían defendido el pabellón de las nuevas repúblicas, el momento en que dejaron de ser liberadores para convertirse simple y llanamente en delincuentes.