

La Industria o la historia de un pleito por una mala presa en Tarifa en el tránsito del XVIII al XIX

Mario Ocaña Torres

El nuevo siglo que nace, el XIX, lo hace bajo los auspicios de Marte, dios de la guerra. Desde 1799 la sombra de Napoleón y sus ejércitos se extiende sobre la Europa continental, donde su hegemonía es indiscutible. Las tropas francesas derrotan a las austriacas en Marengo (14-VI-1800) y Hohenlinden (3-XII-1800). Unos meses más tarde (9-II-1801) se firmará el tratado de Luneville, que supone la paz con Austria. Tras él, sólo Inglaterra permanece en actitud hostil frente a la poderosa Francia, protegida por su imponente flota. El tratado de Amiens (25-III-1802) puso fin al conflicto franco-británico, pero la paz, efímera, apenas durará algo más de un año.

Los últimos años del siglo que moría y los primeros del que veía la luz, fueron testigos de un conflicto armado que tuvo su inicio en 1796 y perduró hasta 1802. En él, España actuó unida a Francia, como consecuencia del Tratado de San Ildefonso (VIII -1796), frente a Inglaterra y sus aliados, en lo que no fue más que el mantenimiento de la tradicional política de Pactos de Familia que se había desarrollado entre Francia y España a lo largo del XVIII.

El conflicto, como venía siendo habitual en otros que lo precedieron, impulsó las actividades corsarias en las aguas del Estrecho de Gibraltar, como ya se expuso en otro lugar (1).

La historia que vamos a hacer referencia a continuación, procede de un expediente localizado entre los documentos del notario de Tarifa, don Pedro de Ronda, y hace referencia a un pleito por *mala presa*, en el que los armadores apresadores del buque eran varios conocidos corsarios tarifeños.

El asunto se inicia el 1 de mayo de 1797, la cronología más antigua referida al citado pleito, cuando el drogue danés *La Industria*, neutral en el conflicto que enfrentaba a las potencias europeas en esos momentos, es apresado en aguas del Estrecho por varios corsarios españoles, uno de ellos armado por el vecino de Tarifa don Santiago Derqui (2). La detención de barcos neutrales era habitual, y se debía al hecho de que bajo banderas neutrales

podían transportarse mercancías procedentes o con destino a puertos enemigos, o bien, podía darse el caso, por otra parte frecuente, de que armadores de naciones enemigas financiaran transportes de mercancías procedentes de puertos neutrales. En ambos casos, y si el rol de navegación lo demostraba, la carga podía ser considerada *buena presa*. La detención, como la mayoría de las que tenían lugar en estas aguas, debió producirse casi sin violencia. Los barcos mercantes, conocedores de la actividad corsaria internacional en el Estrecho, optaban por arriar la bandera y no ofrecer resistencia, en la confianza de poder solucionar los problemas derivados de la detención en los tribunales y evitar males mayores. Era igualmente habitual que varios armadores actuaran en común en los abordajes, para su mayor seguridad.

La Industria, que se dirigía desde Copenhague a Génova, con carga de hierro y pejepero (pescado seco, casi con seguridad, bacalao), fue detenido y conducido a Ceuta. El Auditor de la ciudad, don Domingo Navarro Benítez, declaró por buena presa el barco y la carga el día ocho de agosto de 1797.

A no tardar mucho, el capitán danés, don Juan Millar, debió recurrir la sentencia, pues el día 9 de noviembre del mismo año, la de Navarro Benítez es revocada por el Consejo de S. M.

"Dⁿ Ignacio Martines de Villela del Consejo de S. M. y su Ministro togado en el Real y Supremo de la Guerra: Hago saber al Comandante Militar de Marina de la Plaza de Ceuta: Que en este supremo tribunal se siguieron (ilegible, destruido) Millar, Capitan del Dogre dinamarques nombrado la *Industria*, y Dⁿ Santiago Derqui, Dⁿ Manuel Villalba Armador y Capitan del corsario Español San Jose y Animas, y otros consortes, tambien armadores en corso de la matricula de Tarifa; sobre apresamiento de dho buque Dinamarques; los quales tuvieron principio en aquel Juzgado de Marina donde substanciaron y determinaron definitivamente, cuya providencia se consulto a S.M. y en su vista se remitieron los autos a esta superioridad con Rl ordⁿ de once de

Noviembre de mil setecientos noventa y siete para que oídos los interesados en ella se siguiesen y determinasen conforme a derecho; [...] dio el Consejo la sentencia siguiente. No ha lugar la justificación ofrecida por parte de Dⁿ Santiago Derqui, y Consortes en el otrosí de su Pedimento de once de Julio de mil setecientos noventa y ocho, ni a que se traiga a los autos la Rl orden[...] Y se revoca el auto provehido por el Ministro de Marina y auditor que fueron de la Plaza de Ceuta en el día ocho de Agosto del año pasado de mil setecientos noventa y siete, y declara por de mala presa la executada del Drogue Dinamarques nombrado La Industria, su Capitan Juan Millar y de todo el cargamento que traía a su bordo; y a su consecuencia se le entregue uno y otro, y por lo que no existiere su valor integro, y sin descuento alguno con el documento corrept^o y todos los papeles que se le recogieron al tiempo del apresamiento para q^o se dirija al Puerto de su destino, o el que le convenga según las ordenes con que se hallare del dueño de dho cargamento. Y se condena en las costas de esta instancia y en los daños y perjuicios ocasionados a dho Juan Millar desde el día treinta y uno de Mayo del expresado año de noventa y siete hasta el en que se halle avilitado para continuar su navegación ...".

La sentencia del tribunal recayó sobre diferentes personas, aunque es el Auditor de Ceuta, Navarro Benítez, quién recibe las mayores amonestaciones:

"Y en las costas de la primera instancia (excepto las de las traducciones hechas en Ceuta por Dⁿ Jose de Muro y Dolz y Dⁿ José Schwager) se condena solo a dho Auditor, y se le aperciba que volviendo a ejercer o asesorar en asuntos de presas y otros de la Jurisdicción Militar, los substancie por el ord^o legal que corresponde, oyendo las defensas de las partes, sin violentar las determinaciones en el modo que lo executo en estos autos".

Se condena también a los traductores

"a que se restituyesen las cantidades que hubiesen llevado por las [traducciones] executadas en Ceuta, y al pago de los trescientos dies y ocho reales y diez y ocho mrs de los derechos devengados del secretario de la Interpretación por esta Corte en la mitad a estos mismos traductores, y en la otra mitad a mis principales..."

Don Ignacio Martínez de Villela del Consejo de S. M. y Ministro togado en el Real y Supremo de la Guerra, manifiesta que el Encargado de los Negocios de la Corte de Dinamarca –un tal don Pedro Fernández Palacios, figura como encargado del cónsul general de Dinamarca– le ha hecho llegar una nota en la que solicita se lleve a cabo la ejecución

de dos sentencias, pronunciadas por el Consejo de Guerra. Una de 9 de noviembre de 1799, y otra de 25 de agosto de 1800, a favor del capitán don Juan Millar: *"Haviendo enterado al Rey de esta solicitud me manda S. M. comunicarla al consejo a fin de que haga executar esta Providencia".*

A don Santiago Derqui, armador corsario, se le condenaba en 358.101 r. y 12 mrs.v. Su abogado, don José Fernández de Caso, que lo representaba a él y a don Antonio de Sotomayor, a don Juan de Vides y a don Juan Vidal *"vecinos todos de la Ciudad de Tarifa y Armadores en Corso en la proxima pasada guerra contra la Nación Británica"*, realiza apelaciones.

Casi con toda probabilidad las embarcaciones corsarias que intervinieron en la detención de *La Industria* fueron los siguientes: don Santiago Derqui había armado en corso el 9 de noviembre de 1796 el falucho de 200 quintales llamado *San José* y *San Antonio*; don Antonio de Sotomayor debió hacerlo, con otro del mismo peso y características, llamado *Las Ánimas*, que había armado el 26 de febrero de 1797; Juan Francisco de Vides armó el *San José* y *las Ánimas*, exactamente igual a los anteriores el 14 de noviembre de 1796 y, en cuarto lugar, don Juan Vidal Amador hizo lo propio con el *San Simón*, falucho de 100 quintales, que armó el 7 de febrero de 1797 (3).

El abogado don José Fernández de Caso considera que la demanda de Fernández Palacios contra Derqui es para *"...arruinar a Derqui como se ba verificando sin duda en benganza de que como celoso Armador haya disputado esta sospechosa presa..."*. Añade que *"...Palacios no presento Poder, ni del Capitan, ni del Cónsul para este Demanda, la singularizó contra Derqui siendo Quatro los Armadores..."*.

El paso inmediato es actuar sobre los bienes de los armadores corsarios. El teniente de Fragata de la Real Armada y Ayudante Militar de Marina, don Francisco de Arcos y Sancho ordenó al cabo Miguel Cebollino que interviniese sobre los bienes de don Juan Vidal, por la cantidad de 72.210 r. v., que debía al capitán danés, en virtud de un real Despacho del Supremo consejo de la Guerra, además de las costas causadas y las que se causasen hasta que se hiciese efectivo el pago (4).

Le embargan: *"Prim^{te} tres quadros de lienzo, dos espejos de cristal, dies y seis sillas altas y bajas, unos arrimadillos de papel, Seis redores de esparto, un lebrillo de amasar, otro mas pequeño, ocho platos de loza de Sevilla, seis posillos y dos tasas de lo mismo, dos tinajas malagueñas una grande y otra chica, un Perol pequeño, un velon, un almires, una mesa grande con su cajon, un arca grande, Seis Servilleteros, quatro varas de mantel, una docena*

de cucharas de palo, dos expuertas de Palma y un ——— de madera...".

Se constituyó en depositario de los bienes Pedro Escribano Castro, vecino de Tarifa.

El día siguiente, 5 de abril, el eficiente cabo Miguel Cebollino dice que cumpliendo el anterior mandamiento "...*havia hecho trava execucion conforme a dchº en varias partes de Casa de la propiedad de D Juan Vidal y son a saber, una casa pequeña compuesta de dos cuerpos altos y uno bajo en la Collacion del Sº Sº Mateo calle de la Luna que habia labrado a sus espensas; Tres cuerpos de casa que son dos altos y uno vajo (ilegible, destruido) y casa que dicen de Aranda; otros dos cuerpos en las que fueron de sus padres Calzada de San Mateo y una sala baja en el Barrio del Moral, casas que nombran de Cayetano...*".

Poseía dos soberados mas en la calzada de San Mateo, "... *tres cuerpos situados en las casas de la Plazuela de los Perdones...*".

El día 16 de abril el cabo Miguel Cebollino, otra vez, pasó a las casas de don Francisco Núñez y Quintanilla, vecino Tarifa, para cumplir orden de embargo. Don Francisco Núñez debía ser armador de otro de los seis barcos corsarios qua asaltaron a *La Industria* (5). Don Francisco Núñez aparece como armador del falucho de 150 quintales llamado *San José y las Ánimas* que se encontraba en activo por lo menos desde el 7 de abril de 1797 (6).

El embargo afectó a "...*siete sillas altas y seis bajas, una mesa grande, una mesa que sirve de comedor, dos orzas para agua, quatro estereras de esparto, otra mesa chica, un velon de metal y su pie de madera y doce platos de pedernal...*". Entre sus bienes inmuebles se encontraban "*Casas Prales [Principales] de su propiedad y morada que se hallan en la Plaza nueva frente de la RI Carcel que se componen de varias viviendas altas y vajas...*". El depositario de ellos fue Alonso García Sandoval, vecino de Tarifa.

Los bienes de don Juan Vidal se pregonan para ser subastados los días 17 y 27 de abril y siete de mayo "...y no parecio postor" afirma el notario Pedro de Ronda.

El 14 junio de 1804 Miguel Joseph Derqui, Asesor titular de la Ayudantía de Marina, dice que el precio de los bienes inmuebles y raíces pertenecientes a don Juan Vidal, han sido embargados y valorados en 44.119 rv y 6 mrvs.

Los días 18 a 23 y 25 a 27 de junio "... por el Peon Publico Juan Vicente Garachon Se dio un Pregon de los bienes executados y no Parecio quien hiziera Postura a ellos...". Vuelve a repetirse el pregón durante los siguientes nueve días, luego una semana más.

Con el mismo resultado se llega a febrero de 1805.

El día seis en la Escribanía de Pedro de Ronda se hallan presentes don Francisco de Arcos, Teniente de Fragata de la Real Armada, con su asesor don Francisco Gallego de Herrera y, a las puertas, el peón público Juan Vicente Garachón.

Las casas se subastan "...*haciendo notorio estaban puestas en la Sexta parte menos de su valor...*". Vuelven a repetirse los pregones, pero nadie puja.

"Y hallándose presente a este acto Dº Jose Izquierdo de esta vecindad, representante de la persona del capitán Juan Millar a cuyo nombre tenia hecha la Postura y en el mismo acepto este remate en los quarenta y quatro mill ciento diez y nueve rrº y seis mrvs en que se habia celebrado...".

Han transcurrido ocho años desde el apresamiento del drogue *La Industria*. El calendario ha dado paso a un nuevo siglo. Ahora el capitán don Juan Millar consigue recuperar parte del valor perdido como consecuencia de la detención ilegal. Pero el escenario internacional ha sufrido importantes transformaciones. La paz de Amiens no es más que un recuerdo lejano cuando el capitán danés se resarce de sus pérdidas. En 1803, Inglaterra y Francia discuten acerca de una cláusula del acuerdo que establecía la restitución de la isla de Malta a la orden de los Caballeros de San Juan de Jerusalén, a lo que Gran Bretaña se opone. La consecuencia fue el estallido de un nuevo conflicto armado. En 1805, Austria, Rusia y Suecia se unieron al conflicto en apoyo de los británicos, y España, manteniendo la política tradicional desarrollada en el XVIII, volvió a aliarse con Francia. Este fue el inicio de la guerra de la Tercera Coalición, que tan funestas consecuencias tuvo para España.

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

(1) OCAÑA TORRES, M.L. *El corso marítimo en el estrecho de Gibraltar (1700-1802)*. Algeciras. Instituto de Estudios Campogibaltareños. 1993.

(2) A.N.P.A. DE RONDA, P. Tarifa. Sig. 854,1. 1804-1806. En una parte del citado documento, que no posee foliación, se indica que la causa se sigue contra "Dº Santiago Derqui, Dº Manuel Villalba Armador y Capitan del corsario Español San José y Animas, y otros Consortes, tambien armadores en corso de la matricula de Tarifa". En el mismo documento, más adelante, se dice que el barco danés "fue apresado por seis corsarios españoles de la matricula de Tarifa, y conducido a Ceuta en primero de Mayo de mil setecientos noventa y siete".

(3) OCAÑA TORRES, M.L. *El corso marítimo... Opus Cit.* pp. 210-211.

(4) A.N.P.A. DE RONDA, P. Tarifa. S.F. 4 de abril de 1804.

(5) Ver nota nº 3.

(6) OCAÑA TORRES, M.L. *El corso marítimo... Opus Cit.* pp. 210-211.