

# Nuevas noticias sobre el corso menorquín

1793: contra franceses

1806-1808: contra ingleses

1808-1809: contra franceses

por D. JUAN LLABRES,  
del Instituto Histórico de Marina

La revolución francesa y sus tristes consecuencias dieron origen a la desastrosa guerra de coalición de Europa contra la nación que acababa de decapitar a su Rey.

España —no es del caso recordar ahora otros antecedentes— participó con actividad en la lucha tanto por tierra como por mar y, de acuerdo con lo prevenido en la Real orden de 5 de marzo de 1793, autorizó el armamento en corso de sus embarcaciones de comercio para dar caza y apresar a los buques franceses.

Publicada la nueva en Mahón el día 20, poco después, el 15 de abril, se hizo a la mar el primer corsario menorquín.

Lo mandaba el patrón Pedro José Tudurí y era el jabeque conocido por *Es Gall*, núm. 92 de la matrícula, y cu-

yo nombre era *Nuestra Señora del Carmen*. Tratábase de un buque fuerte de 31 toneladas, armado con dos cañones de hierro de a 4 y tripulado por treinta y siete hombres. Su navegación fue al Sur de la isla de Cerdeña y hasta la costa de Africa, recorriendo ambas sin éxitos que hayan llegado hasta nosotros.

Doce días después —el 27 de abril— salió la fragata *La Virgen del Rosario* (a) *El Gavilán*, de 179 toneladas, número 179 de la matrícula de Mahón, muy bien artillada con diez y ocho cañones, calibre de a 6, de a 4, de a 3 y dos obuses. La mandaba el capitán D. Ricardo Rowls, de origen inglés, y componían su dotación ciento treinta y cuatro hombres. Sin embargo embarcó poca gente matriculada y sí muchos inútiles para la mar y terrestres voluntarios. Durante cuatro meses cruzó infructuosamente las costas de Francia, Italia y Berberia.

Armador de este corsario fue D. Francisco Mercadal, que empleó en su habilitación y armamento 272.000 reales de vellón. Como el buque no hizo presa alguna a causa de la Real orden que prohibía a los particulares capturar bastimentos neutrales, parece que quedó arruinado. Así lo afirmaba y, para no desarmar el buque, pedía, en 12 de septiembre siguiente, fuera agregado al servicio de la Armada para convoyar a los mercantes de Mahón que hacían el tráfico de granos a los puertos de Africa, o a las embarcaciones destinadas al transporte de tropas.

El tercer bastimento que zarpó de Mahón para hacer el corso en aguas de Córcega, el Genovesado y costas de la Toscana, fue el laúd núm 49, *San Fernando y San Antonio*, al mando del capitán D. Juan Victory y con veintiséis hombres a bordo. Desplazaba sólo 6 toneladas y montaba una pieza de a 2. Salió el 1.º de mayo y regresó el 28 con

una tartana francesa, la *Santa Ana*, con cargo de sal, que apresó al salir de Tolón y trayendo la nueva, que le notificaron en San Remo, de que el patrón Rafael Vanrell, de la fragata mahonesa *San Buenaventura*, había sido capturada por un pequeño corsario francés y que su tripulación se hallaba prisionera de guerra en Marsella.

Hizo Victory en su primera expedición siete presas en la costa de Francia, de las que tuvo que abandonar cinco por ser perseguido de corsarios de superior porte y otra, cargada de leña y de la que se había apoderado nueve días antes, hubo de enviarla a Barcelona.

En 26 de agosto entraron en Mahón dos tartanas de pesca, capturadas cerca de Tolón con diez y siete prisioneros, tripulantes de ambas.

El último de los corsarios armados en 1793 contra franceses fue el *Terrible Vencedor*, bergantín redondo de porte de 130 toneladas, núm. 173 de la matrícula de Mahón, cuyo mando se dió al capitán D. Pablo Selleras, natural de Ibiza.

Artillado con dos cañones de a 2, dos de a 8, ocho de a 4, dos obuses y ocho pedreros, y con una dotación de noventa plazas, el 17 de mayo se hallaba despachado y pronto para dar la vela y practicar el corso a la Calabria y costas de Nápoles

Más buques corsarios se hubieran alistado en Mahón por entonces —informaba el Ministro de Hacienda de Marina destinado en este puerto. D. Antonio Pons y Guillén— pero la falta de hombres de mar y la escasez de artillería en los Reales Almacenes de la isla impidieron otros armamentos.



En el Archivo de Marina D. Alvaro de Bazán (El Viso del Marqués) —de donde proceden todos estos datos— hemos hallado con respecto al particular el siguiente escrito dirigido al Director General de la Real Armada:

“Excmo. Sr.:—Baltasar Cardell, comerciante y patrón matriculado en el año 1783 del fol. 29 de la matrícula de la isla de Menorca, vecino de Ciudadela, hallado al presente en esta ciudad de Valencia, en la que he estado detenido de resultas de cierto naufragio y me regreso en el día de hoy a la citada isla.—A V. E. con la debida veneración y respeto digo: que deseando ir en corso contra los franceses y demás enemigos en la actualidad como Comandante o Capitán y para ello armar en la citada isla a mis costas una jábega de porte de 200 quintales con dos cañones de bala de a 4 libras, y diez y seis pedreros o bocachaus (*sic*), veinte fusiles y demás armas necesarias con los suficientes pertrechos y tripulación de 25 hombres, bajo las propias circunstancias y condiciones que otros en esta ocurrencia han armado en la misma isla, de la que se me avisa no tener su Ministro don Antonio Pons Guillén patente alguna para el intento, respecto que repartió las cuatro que se le dirigieron por V. E., en esta atención y hallándome pronto a presentar a dicho Ministro las fianzas oportunas para la seguridad de mi buena conducta y la de cumplir las instrucciones, sin cometer hostilidad ni ocasionar daño a los vasallos de S. M.—Suplico a V. E. se digne hacerlo presente al Rey para que me conceda el correspondiente permiso con patente formal que me habilite la que se dirija al expresado Ministro D. Antonio Pons y Guillén, a quien me voy a presentar sin pérdida de tiempo para recogerla, caso de que sea del agrado de S. M. y hacer desde luego su Real Servicio.—Lo que así espero del acreditado amor y celo de V. E. al mismo Real Servicio.— Valencia, 21 de mayo de 1793.— Baltasar Cardell (rubricado)”.

Nada sabemos del resultado de esta petición, pero sí consta que años más tarde, el 15 de junio de 1826 se le dió autorización para que armase en corso la corbeta nombrada *Diana* (a) *La Fama*, de la matrícula de Cádiz.

Cardell fue capitán y piloto particular de la carrera de Indias, y en 25 de febrero de 1827 se le concedió la graduación de Alférez de Fragata en permuta de la Subtenencia de Milicias con que estaba condecorado por los méritos que contrajo en la Armada en América.

Vivía entonces en el Departamento de Cádiz, constando oficialmente su "buena conducta y suficiencia en la facultad, como de los muchos servicios que ha prestado".



En los inicios del siglo XIX volvimos a una nueva lucha contra Inglaterra por influjo de Napoleón, que, elevado ya al poder supremo, trató a España con el más insolente despotismo.

La declaración de guerra se supo en Mahón en 1.º de enero de 1805 y de sus lamentables consecuencias en la isla se ocupan con detalle los historiadores locales.

Sin embargo, algunas ocurrencias marítimas restan inéditas todavía en los archivos de la Armada.

Así, por ejemplo, aparece que, en 24 de noviembre de 1806, D. Isidro Fábregues y Ferrer, del comercio de Mahón, representó a S. E. el Generalísimo Príncipe de la Paz en el sentido de que en los tinglados del Arsenal se hallaban desarmadas ocho lanchas—goletas de fuerza, de las remitidas desde Mallorca al ramo de Ejército de Menorca para prestar el servicio de guardacostas en la isla, y pidió permiso para

“poner en movimiento uno de estos buques para ofender al enemigo—los ingleses—con mucho menos coste al Real Erario que le tendría si lo hubiese de verificar por su propia cuenta”, corriendo a su cuidado los salarios y la comida de su tripulación.

Sin embargo, a pesar de sus buenos deseos y quizá porque dichas lanchas carecían de repuestos y de armamento, no recayó, o por lo menos así parece, resolución alguna a tan patriótica solicitud.

Miguel Soliveras, ciudadelano, fue desde enero de 1807 patrón de la jábega *Santa Escolástica*, fol. 23 de embarcaciones de construcción mahonesa, armada en corso y con la que naufragó, según noticia del Cónsul de España en Palermo, D. Guillermo Dotto, de 3 de junio siguiente.

El mismo año apresó las embarcaciones anglo-maltesas *María y Mercurio* con su corsario *La Industria*, jábega de la matrícula de Ciudadela, y el corsario francés *La Princesa Elisa*, que concurrió también a su captura. El Cónsul de España en Túnez informó sobre el hecho y sus consecuencias: su cargamento no se podía vender en Mahón, por ser de ilícito comercio.

Después, en 1812, mandó el corsario *La Fortuna*, de la inscripción de Mahón, el que dejó seis meses después por venta del buque a un mallorquín.

El corsario *La Sirena*, del mando del capitán mahonés D. Antonio Barceló, salió de Mahón el 15 de junio de 1807, logrando apresar el 25 de agosto siguiente dos embarcaciones inglesas que, obligado por el mal tiempo, hubo de entrarlas en La Goleta.

De esta presa reclamó el Cónsul de S. M. Británica en Túnez, con el pretexto de que las había tomado a tiro de ca-

ñón de la costa de Sicilia, cuando en verdad era que fueron capturadas, una a 10 millas de Licatta, y la otra a más de 8 millas distante de tierra.

Con ambos buques llegó a Mahón el 19 de septiembre. Eran dos esparonadas y conducían carga varia de Malta a Sicilia. D. Francisco Fons y Vives, era el agente de Barceló en Mahón.

En 1808 este mismo capitán con el corsario *San Antonio*, del que era armador D. Juan Netto y Vinent, apresó un barco con bandera imperial austriaca, llamado *El Pescado*, que había sido reconocido ya por los ingleses.

El 3 de abril de 1809 apresó el bergantín americano *Tuley*, del capitán Robinson, con aceite y varios cargos, y lo entró en el puerto de Ibiza. Este buque había sido capturado antes por una fragata inglesa y marinado por un Guardiamarina y tres hombres, siendo represado por aquel intrépido corsario mahonés.

D. Francisco Martorell Llisart, capitán y piloto de la matrícula de Mahón, consta que desde el principio de la guerra de la Independencia contra los franceses, se hallaba en Copenhague con la fragata mercante de su mando nombrada *La Esperanza*, construída por Femenias en 1796, que con averías hubo de entrar en aquel puerto danés y se vió precisado a vender en el mismo para atender a su subsistencia.

Allí adquirió una balandra y seguidamente solicitó permiso del Conde de Yoldí, Embajador de S. M. en Dinamarca, para hacer el corso contra los ingleses con bandera española en los mares Báltico y del Norte, que le fue concedido, expidiéndosele a tal efecto la patente núm. 210, en febrero de 1808.

La tripulación de su nuevo buque era española, y en ella figuraba D. Francisco de Paula Ribera, de la matrícula de Cádiz, segundo piloto que fue del navío de guerra *Santa Ana*, con el que se halló en el combate de Trafalgar en 1805, y algunos marineros menorquines.



Y llegamos por último a los días gloriosos del noble levantamiento que fue nuestra Guerra de la Independencia, en los que los menorquines—dice Riudavets—no quedaron en zaga a los corsarios maltéses y gibraltareños en el apresamiento de embarcaciones francesas, que conducían luego a Mahón, cuyo puerto se presentaba entonces pletórico de buques de todas clases y portes.

Pero a pesar de ello sólo dos apuntes de otros tantos corsarios isleños podemos añadir a los ya conocidos.

D. Andrés Escudero y D. Andrés Vinent fueron armadores del laúd corsario *San Felipe*, de la matrícula de Mahón, que en 1808 en las inmediaciones del puerto de La Selva (Gerona) sostuvo una acción con una partida de ciento cincuenta y cuatro franceses enemigos, que rindió y condujo prisioneros a dicho puerto a pesar de que su tripulación constaba sólo de cuarenta y dos hombres.

Mandaba el corsario Buenaventura Marqués Lliñás, de la matrícula de Ciudadela.

Ya en otra ocasión señalamos que este hecho de armas lo recogió la *Gaceta Militar y Política del Principado de Cataluña* del 17 de noviembre de dicho año.

En 21 de julio de 1810 fue capturado con el corsario de su mando, a la vista de Tolón por las fragatas de guerra ene-

migas *La Penélope* y la *Nali*, permaneciendo en las prisiones de Francia hasta 1815.

Sobre otro corsario menorquín, Juan Ponsetí, únicamente hemos podido recoger el siguiente testimonio, copia de un parte elevado a su Jefe por el Capitán del Puerto de Mahón:

"Sr. Comandante de Marina.—Ayer tarde entró en este puerto el laúd corsario *El Neptuno*, al mando del Capitán Juan Ponsetí, procedente de las costas de Francia y Cerdeña, con treinta y seis días de crucero y veinte marineros de tripulación. Este Capitán declara que a principios del presente con motivo de haber perdido dos hombres en la isla Hyeres, y haber recibido algunos balazos en el casco y arboladura se hizo a la mar de aquellas islas, y un tiempo fuerte al ONO. le obligó a arribar a Puerto Torres, en la isla de Cerdeña, y luego de su arribo le intimaron salir inmediatamente; el declarante suplicó le permitiesen remediar sus averías y habiéndolo conseguido, se puso a la vela, pero aún no se había alejado 20 leguas cuando un temporal le obligó a arribar al mismo puerto donde tomó entrada, y hecho algunos refrescos, le mandaron salir en inteligencia que de no hacerlo le tomarían el corsario, así como lo hicieron con el del patrón de esta matrícula Miguel Soliveras; en consecuencia viendo el declarante que todas sus razones eran de ningún valor para aquellos señores, determinó ponerse a la vela el día 17 del presente sufriendo en la mar un temporal muy fuerte, siendo una especie de milagro el haberse librado.—Mahón, 21 septiembre 1809.—Juan Ferrer (rubricado)".



De los corsarios Pedro Aragonés Mir y Jaime Carlés Camps, así como de otros marineros hechos prisioneros o

que encontraron la muerte en la lucha por nuestra Independencia me ocupé en mi monografía *Ejemêrides marittimas de Ciudadela en los siglos XVIII-XIX* (Ciudadela, 1958, pág. 9-11).

Y del último corso contra franceses en 1823, en el artículo que con este título publiqué en el diario *Menorca* de 18 de julio de 1959, dedicado a mi erudito amigo el Capitán de Navío Mr. Vichot, Director del Museo de la Marina de París.