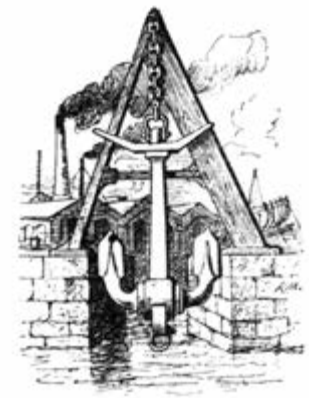
MOTINES

Luis MOLLÁ AYUSO
(RE)



NTIGUAMENTE la vida en la mar estaba revestida de una dureza extraordinaria y de una disciplina férrea. Las comodidades no existían, los marineros apenas tenían tiempo para descansar y cuando podían hacerlo tenían que echarse a dormir en cualquier sitio, en el mejor de los casos sobre una esterilla infectada de piojos, rodeados las más de las veces por animales de corral, ratas, cucarachas y chinches. La alimentación era mala, lo mismo que el agua, y generalmente ambas resultaban insuficientes. Cuando el tiempo empeoraba se hacinaban en las bodegas, donde los olores eran nauseabundos debido al agua podrida que rezumaba la madera, a la inexistente higiene personal de los propios marineros y en muchas ocasiones a sus vómitos y defecaciones. Los juegos estaban prohibidos porque habitualmente terminaban en peleas; la sodomía podía castigarse con la muerte y la blasfemia atravesando la lengua del blasfemo con un hierro candente.

Revestidos de gran autoridad, los capitanes solían aislarse de sus hombres para ejercer su profesión, muchas veces al objeto de no involucrarse en sus vidas para no dar cabida a las emociones a la hora de tomar decisiones, lo que podía llegar a situaciones límite en buques de combate cuando se producían bajas. El principio de «la soledad del mando» puede que alcance su versión más extrema a bordo de los buques, sobre todo en tiempos pretéritos, cuando, sin ningún tipo de apoyo exterior, los capitanes estaban sometidos las 24 horas del día a la carga psicológica que acompaña inexcusablemente al peso de la toma de decisiones. Estas condiciones de agotamiento mental podían conducirles a situaciones cercanas a la paranoia y, al mismo tiempo, a deteriorar la lealtad de los subordinados hasta conducirlos a una de las peores situaciones que puedan darse en la mar: el motín.

A lo largo de la historia ha habido infinidad de motines en la mar, en muchos casos, sospecho, sin que hayan llegado a hacerse públicos; en cualquier caso y por razones de economía de espacio, traeré aquí solo los que han

El comandante del *Caine,* interpretado por Humphrey Bogart.

vertido más ríos de tinta y también metros de celuloide, y es que, a modo de muestra, comenzaré por referirme a uno que en realidad nunca sucedió, pues se trató de una obra literaria magistralmente llevada al cine, que escenifica perfectamente la génesis, el escenario y el desarrollo de uno de estos actos de rebeldía a bordo de los barcos. Me refiero a *El motín del Caine*.

A modo de sinopsis, durante la Segunda Guerra Mundial las prolongadas singladuras en escenarios de combate del dragaminas de la Marina norteamericana *Caine* llevan a su comandante a adoptar una actitud neurótica y dubitativa, que alcanza su máxima expresión cuando se ve envuelto en una crisis de ansiedad durante un tifón, lo que lleva a los oficiales a quitarle el mando del buque, que consideran en grave peligro, para conducirlo de vuelta a los Estados Unidos, donde tendrá lugar el correspondiente juicio para decidir si la reclusión del comandante en su camarote fue un acto justo o no.

La novela, escrita por Herman Wouk, fue llevada al teatro en 1953 con Henry Fonda en el papel del comandante neurótico, y posteriormente al cine, reservándose el papel estelar a Humphrey Bogart. El resultado fue una película candidata a siete Óscar, que ha sido vista por millones de espectadores en todo el mundo. No se trata de un film de guerra, sino de una obra de gran contenido psicológico, una historia de orden moral que pone en escena la legitimidad de los tripulantes de un buque que ven peligrar sus vidas y deciden subvertir el orden jerárquico. La película escenifica el papel de unos oficiales que cuestionan la conducta de su comandante, afectado, aparentemente, por fantasmales paranoias, preguntando al mismo tiempo al espectador dónde considera que deben fijarse las fronteras entre la lealtad a un superior y la responsabilidad de velar por la dotación.

Otra que recrea con maestría un motín que nunca sucedió es la norteamericana *Crimson tide*, traducida al castellano como *Marea roja*. Se trata de una película de submarinos que trasmite al espectador, con gran destreza y sentimiento, la tensión entre dos actores de primera línea, Gene Hackman y Denzel Washington, comandante y segundo del submarino nuclear *Alabama*, dotado

de misiles balísticos, que el comandante cree que deben lanzar después de recibir un mensaje cifrado alertando de un golpe de estado en una república Soviética, en la que se podrían estar cargando misiles nucleares para lanzarlos contra los Estados Unidos. Como quiera que el mensaje queda interrumpido por el ataque de un submarino soviético que avería el sistema de comunicaciones del *Alabama*, el segundo, que según el protocolo debe estar de acuerdo con el comandante para proceder al lanzamiento, piensa que hay que esperar a recibir el mensaje en su totalidad antes de plantearse disparar, y en el tira y afloja con el comandante termina relevándole del puesto. La película termina también con la correspondiente corte marcial, favorable en este caso al segundo, pues la crisis soviética se resolverá por sí misma sin que a bordo del submarino lleguen a saberlo, manteniéndose entre comandante y segundo el debate del lanzamiento.

Marea Roja, otra película de motines con gran contenido psicológico.

De entre los motines que sucedieron realmente, merece mención especial el que tuvo lugar a bordo del HMS *Bounty*, navío británico que viajó a Tahití para transportar a Jamaica el árbol del pan, con la idea de que su fruto, de fácil y económica obtención, podría alimentar a los esclavos ingleses en la isla caribeña. El capitán Bligh puso tanto celo en la misión que desatendió el cuidado y la dieta de sus hombres, que se amotinaron siguiendo la voz del contramaestre Fletcher Christian. Una vez consumado el motín, el capitán fue abandonado en un bote junto a 18 leales, demostrando tal pericia marinera que consiguió llegar a Timor, situada a cuatro mil millas, para desde allí saltar a Inglaterra, donde dio noticia del motín.

Por su parte, los insurrectos regresaron a Tahití, donde recogieron a algunos nativos y a las muchachas con las que se habían emparejado y se dirigie-

ron a Pitcairn, una isla desconocida que quedaba alejada de los vientos dominantes. Allí quemaron el barco para despejar la tentación de regresar a Inglaterra y entregarse, pero la Marina inglesa puso a toda su flota en el Pacífico sobre aviso, hasta que los amotinados fueron descubiertos y llevados a Inglaterra, donde fueron ahorcados.

El Gobierno inglés, no obstante, reclamó la isla con el argumento de que estaba desierta y, al fin y al cabo, habían sido ingleses los primeros pies en pisarla. A fecha de hoy Pitcairn no es una nación soberana y se mantiene como territorio británico de ultramar, siendo, de hecho, la última colonia británica en el océano Pacífico, por lo que constituye uno de los 17 territorios no autónomos bajo supervisión del Comité de Descolonización de la ONU, cuyo fin es acabar con el colonialismo (Gibraltar es otro de ellos).

El motín del Bounty es también muy conocido, pues sobre él se hicieron hasta cinco versiones cinematográficas, algunas de mucho éxito. Las de 1916 y 1933, ambas australianas, la segunda con Errol Flynn en el papel de Christian, pasaron prácticamente desapercibidas; no así la tercera, de 1935, producida por la Metro Goldwyn Mayer, con Charles Laughton y Clark Gable en los roles del capitán y del contramaestre; ni la quinta, con Anthony Hopkins y Mel Gibson en los mismos papeles y que incluía cierto e innecesario homoerotismo entre ambos.

Para mi gusto, la versión más marinera es la cuarta, de 1962, protagonizada por Trevor Howard y Marlon Brando en los papeles de Bligh y Christian respectivamente. Esta película tuvo siete candidaturas a los Óscar, y durante el rodaje en Tahití Brando conoció a Tarita Teriipaia, que sería su tercera esposa y le daría dos hijos. La réplica de la *Bounty* que se construyó para el rodaje estuvo atracada en Miami durante muchos años como buque museo, navegan-

do esporádicamente hasta que en 2012 se fue a pique frente a las costas de Carolina del Norte a consecuencia de un temporal.

Como nota curiosa, Pitcairn es hoy el «país» menos habitado del mundo, con una población de 56 personas agrupadas en nueve familias. Tres de cada cuatro de sus habitantes son descendientes de Fletcher Christian.

La fragata inglesa *Hermione* tenía cuarenta cañones y una tripulación de doscientos hombres. Estaba al mando de Hugh Pigott y acostumbraba a patrullar por el canal de la Mona, entre las islas de La Española y Puerto Rico. El 27 de septiembre de 1797 la tripulación se levantó contra su capitán, conocido por imponer la disciplina a base del castigo, el terror y la fuerza. La gota que colmó el vaso se derramó un día en que los marineros trabajaban en las gavias recogiendo velas, con demasiada parsimonia según el gusto de Pigott, que dispuso que el último en terminar la faena sería azotado, lo que hizo que cundiera el pánico, se precipitasen en sus labores y algunos cayesen desde lo alto de la jarcia, quedando los cuerpos de tres de ellos tendidos en cubierta sin vida.

Ciego de ira, el capitán ordenó a la tripulación arrojar los cadáveres al mar sin ceremonia, cosa que cayó muy mal entre la marinería pues, siendo gente hecha a la dureza de la mar, aspiraban a un responso póstumo, no fuera que se

El motín del *Bounty* ha dado lugar a mucha literatura y filmografía.

cumplieran los malos augurios que algunos predicaban y sus almas se condenasen a penar sin rumbo por los océanos sin alcanzar el descanso.

Por la mañana, los marineros amanecieron remolones y recelosos, por lo que Pigott ordenó azotar a seis de ellos. Hartos de tanto maltrato, se amotinaron esa misma noche, cosiendo a puñaladas a los mandos, empezando por el capitán.

Durante siete días, la *Hermione* navegó por el Caribe hasta La Guaira, donde el piloto aseguró al gobernador de la plaza que cansados de la tiranía de su capitán lo habían abandonado junto con otros en una chalupa a tres leguas de Puerto Rico, donde no les resultaría difícil ganar la costa, y que en ese mismo acto entregaban la nave a la corona española, bajo cuya bandera se ofrecían a servir como buenos súbditos.

Recelando, el gobernador aceptó la entrega, por lo que la fragata entró en puerto bajo pabellón español; sorprendentemente, todos los botes estaban a bordo, por lo que, sospechando de la muerte del capitán, tomó prisioneros a los marineros para entregarlos a la justicia inglesa, pues en ese momento no había guerra declarada con ellos. Ni que decir tiene que todos terminaron colgados de una soga.

De entre los motines más importantes sobrevenidos a lo largo de la historia no podemos dejar de citar el caso del *Potemkin,* un acorazado de la Armada Imperial Rusa que se hizo famoso por el levantamiento de sus marineros

Amotinados a bordo del acorazado *Potemkin*.

contra los oficiales durante la Revolución rusa de 1905. Tiempo después, este motín se consideró un primer paso hacia la Revolución de 1917, convirtiéndose en un símbolo revolucionario gracias a la película muda *El acorazado Potemkin*, dirigida por Serguei Eisentein en 1925. El buque tenía una tripulación de leva formada por labradores y trabajadores que sufrían un trato inhumano y cruel. El 13 de junio la tripulación solicitó que el doctor Smirnov inspeccionara los alimentos que recibían, ya que se quejaban de sus malas condiciones. Contra el parecer de los marineros, el doctor certificó que eran frescos y perfectamente comestibles, lo que no hizo sino aumentar la división a bordo y la tensión, que se desbordó cuando la marinería se vio obligada a comer una carne agusanada, momento en que decidieron amotinarse, apoderándose del gobierno del buque tras asesinar a su comandante y a siete de los 18 oficiales.

Al mando de un comité de marineros, el buque se dirigió a Odesa, donde se había declarado una huelga general y se estaban produciendo algunos disturbios. Los amotinados rechazaron desembarcar marineros armados en ayuda de la policía y en ese clima las revueltas continuaron y gran parte del puerto y de la ciudad fueron arrasados por el fuego.

El Gobierno ruso ordenó el envío de un fuerte contingente naval para neutralizar o hundir el acorazado, pero el *Potemkin* zarpó de puerto y navegó entre los buques rusos negándose a la rendición, y los marineros de las unidades enviadas a hundirlo rechazaron abrir fuego contra ellos, terminando por rebelarse y unirse a los amotinados, iniciando entonces el acorazado un periplo por el mar Negro en busca de algún puerto en el que se les diera asilo, intentándolo primero en Constanza y más tarde en Feodosia, sin éxito en ninguno, regresando de nuevo a Constanza, donde decidieron hundir el acorazado en puerto.

Los amotinados fueron fusilados y el acorazado reflotado y rebautizado como *Panteleimon*. En 1909 hundió accidentalmente un submarino ruso y dos años después encalló y resultó gravemente dañado. Iniciada la Primera Guerra Mundial, tomó parte en varias acciones navales hasta quedar obsoleto, momento en que fue atracado en los muelles de Sebastopol, donde sería capturado por los alemanes cuando tomaron la ciudad en 1918. Cuando se fueron los alemanes, el buque volvió a quedar abandonado hasta su desguace definitivo en 1923.

También la Armada (1) se ha visto sacudida por la figura del motín, siendo los más destacados y recordados los ocurridos a bordo del navío *Asia* en 1825 y de la fragata acorazada *Numancia* en 1911.

Retrato del teniente general de la Armada Roque Guruceta y Aguado.

El del *Asia* ocurrió a su llegada al fondeadero de Omaja, en la isla de Guam (Marianas), acompañado de los bergantines *Constante* y *Aquiles* y el transporte *Clarington,* todos a las órdenes del capitán de navío Roque Guruceta, con idea de avituallarse, hacer aguada y proceder a ciertas reparaciones de urgencia. Durante la estancia en el fondeadero estalló un motín por parte de la dotación de los buques, mayoritariamente americana. A pesar de que el comandante y los oficiales trataron de resistirse, fueron reducidos, desarmados y obligados a desembarcar en la isla, dejándoles allí abandonados a su suerte, aunque

(1) Parece oportuno explicar aquí que originalmente una armada era un grupo de barcos que se armaba para un fin determinado, aunque finalmente con ese nombre se terminó designando al conjunto de barcos de la Marina de Guerra española. Cuando a la palabra Armada se le añade un adjetivo relacionado con un país determinado, se refiere a la Armada de ese país (Armada italiana), aunque puede y debería obviarse cuando se trata de la española, por considerarse una redundancia.

salvaron la vida gracias a la providencial aparición días después de un ballenero inglés que los rescató y los llevó hasta Manila.

El *Asia* y el *Constante*, al mando de un sargento contramaestre de origen mexicano, arribaron al puerto de Monterrey, en el Pacífico occidental de México, y quedaron en propiedad de las autoridades insurgentes mexicanas, ya por entonces independientes. Por su parte, el *Aquiles*, con dotación mayoritariamente chilena, se dirigió a Valparaíso, pasando a engrosar la flota de Chile, mientras que el *Clarington* finalizó sus días en las Marianas, incendiado durante la lucha con los amotinados.

INCIDENTE DEL «NUMANCIA»

El fogonero Antonio Sánchez, fusilado.

Los condenados á cadena perpetua.—Regreso del gobernador.—Lo que dice el ministro.—Serenidad del reo.—Su entierro.

Cádiz 10 (1.40 m.)

El fusilado en el *Numancia* es el fogonero Antonio Sánchez Morga, natural de Mula (Murcia), casado y sin hijos.

A cadena perpetua han sido condenados Vicente Díaz, Francisco Canner, Gonzalo Moreira, Francisco Boa, Eduardo Gutiérrez y Jesús Ara.

Regresó el gobernador civil después de despedir al ministro.

El alcalde de San Fernando rogó al gobernador transmitiera al Gobierno el deseo de la población de que sea pronto ley la abolición de la pena de muerte.

El gobernador ofreció telegrafiar á Canalejas el pensamiento del pueblo, inspirado en nobles miras.

Hizo notar que por tratarse de organismos especiales, la Marina y el Ejército necesitan leyes especiales también.

El ministro de Marina manifestó que fué permitida la entrada de la tripulación del *Numancia* en la cámara donde se celebró el Consejo de guerra.

También manifestó que el reo murió sereno y cristianamente.

Al anochecer fué enterrado su cadáver en el arsenal.

Acudió el oficial de guardia y con el condestable se impusieron y fueron presos los promovedores y los que siguieron sus indicaciones marchando sobre cubierta.

Estos últimos han sido absueltos, porque parece que efecto que creyeron que se había tocado zafarrancho de combate.

Los siete condenados, en cambio, estuvieron confesos del delito cometido y no ocultaron después cuáles eran sus propósitos.

Según sus manifestaciones, intentaban apoderarse de los oficiales y ponerlos presos sin hacerles daño alguno, pues ninguno era asesino, y el propósito era hacerse dueños del barco.

Una vez conseguido esto, se dirigirían con el *Numancia*, como heraldo de una supuesta escuadra sublevada, á Málaga, y una vez allí, de acuerdo con elementos amigos, conminar al gobernador la entrega de la plaza y proclamar en ella la República.

¿Respondía esta sedición á inspiraciones de determinados elementos políticos?

El Gobierno afirma que no lo sabe, y por esta causa no quiere hacer manifestación de ninguna clase.

El sumario continúa en pieza separada, para averiguar las ramificaciones que pueda tener el complot, y la importancia de cada una de ellas si las hubiera.

Recorte de prensa en el que se daba noticia del fusilamiento de Sánchez Moya.

El motín en la fragata *Numancia* se produjo la noche del 1 al 2 de agosto de 1911, cuando un fogonero, Antonio Sánchez Moya, un artillero y otros doce miembros de la dotación se levantaron contra sus mandos en aguas de Tánger, pretendiendo declarar la República, para lo que amenazaron con bombardear Málaga a la espera del levantamiento popular de las fuerzas republicanas en tierra. La actuación del condestable de guardia resultó decisiva para sofocar el motín y, a resultas del juicio posterior, Antonio Sánchez Moya fue condenado a muerte por fusilamiento y se dictaron otras seis condenas a cadena perpetua. La pena capital fue ejecutada a bordo y presenciada por toda la dotación de la fragata.

Pero el motín con toda probabilidad más importante y sonoro de nuestra historia naval fue el sucedido en aguas de San Julián (Argentina) en 1520, cuando parte de la flota enviada por Carlos I a buscar un paso al océano Pacífico con idea de explotar comercialmente las Molucas se rebeló contra su comandante, Fernando de Magallanes.

Recreación de la sofocación del motín de San Julián.

El hecho sucedió el 1 de abril, cuando los nobles castellanos Juan de Cartagena, Gaspar de Quesada y Luis de Mendoza, capitanes de las naos *San Antonio*, *Concepción* y *Victoria*, respectivamente, se rebelaron contra la autoridad de Magallanes, que mandaba la *Trinidad,* y al que apoyaba únicamente otro capitán portugués, Juan Serrano, que lo era de la pequeña *Santiago*. La rápida actuación del sevillano Gonzalo Gómez de Espinosa, alguacil de la flota, dio al traste con las intenciones levantiscas de los castellanos, que una vez reducidos fueron juzgados y ajusticiados. Como quiera que de uno de ellos, Juan de Cartagena, se decía que era hijo natural de Juan Rodríguez Fonseca, obispo de Burgos y presidente de la Casa de Contratación, Magallanes no se decidió a llevarlo al patíbulo, por lo que permaneció prisionero durante la estancia de la flota en San Julián, quedando desterrado en una isla desierta cuando el comandante de la expedición se decidió a seguir un viaje que quedó inevitablemente lastrado por lo sucedido en el fondeadero de San Julián. Magallanes sabía del poder del obispo Fonseca, que había traído a Colón a España cargado de cadenas tras su último viaje a América, y no le era ajeno que su largo brazo podía alcanzarle en cualquier lugar del mundo, lo que habría de condicionar sus decisiones a partir del motín. Es posible que la

extraña e innecesaria demostración de poder que le llevó a la muerte en Mactán no fuera más que un intento de sumar méritos ante el rey para alejar la probable venganza de Fonseca.

Ahora que se acerca el quinto centenario de la expedición de Magallanes y que estamos viendo y revisando tantos aspectos del viaje que condujo a la primera globalización, me gustaría expresar mi opinión de que lo que sucedió en San Julián no fue realmente un motín y que por lo tanto las condenas a muerte que de él se desprendieron no fueron justas. Poco tiempo antes de salir de Sevilla, el presidente de la Casa de Contratación decidió purgar el rol de la expedición, pues según su parecer se habían contratado demasiados portugueses. De este modo, muchos de estos fueron reemplazados por castellanos, entre otros el capitán de la *San Antonio*, Juan de Cartagena, que además fue nombrado «conjunta persona», cargo que le equiparaba a Magallanes en un intento de crear una bicefalia en el mando de la expedición.

Hemos visto cómo el motín en la mar consiste en subvertir la pirámide jerárquica, por lo que estando Magallanes y Cartagena al mismo nivel lo que sucedió entre ellos debería catalogarse como un enfrentamiento personal, pero no como motín, y no siendo tal, no correspondería la pena de muerte.

El juicio celebrado en San Julián fue el primer acto jurídico ocurrido en Sudamérica, lo que ofrece a los juristas el apasionante reto de estudiar y analizar los hechos a modo de «corte marcial» para, aunque sea cinco siglos después, dilucidar, como en los otros casos explicados, a quién correspondió la razón de aquellas actuaciones, si a Magallanes o a los nobles castellanos ajusticiados.

El buque de asalto anfibio *Castilla* a la entrada del canal de Suez, diciembre de 2018. (Foto: Antonio José Seco Amaya).