



El tratamiento que la historiografía europea ha dispensado al fenómeno del corsarismo que a lo largo de la Edad Moderna enfrentó a cristianos y musulmanes bajo pretexto de guerra santa, se ha caracterizado por otorgar un papel estelar, cargado de connotaciones peyorativas, al corsarismo musulmán, olvidando las actividades del corso cristiano que apenas eran citadas, salvo excepciones de un marcado carácter hagiográfico.<sup>1</sup> La historiografía española que tanto se ha ocupado de la acción del corsarismo norteafricano sobre la navegación y costas hispanas, tampoco ha prestado ninguna atención a la actividad del corso hispano en el litoral del Norte de Africa. En las siguientes líneas queremos ofrecer una primera aproximación al tema, estudiando las consecuencias negativas que para el tráfico marítimo maghrebí (comercio y pesca) y

(1) FONTENAY, M.; TENENTI, A.: "Course et piraterie mediterraneenne de la fin du Moyen-Age au debut du XIX Siècle" *Etudes présentées à la Commission International d'Histoire Maritime à l'occasion de son XV<sup>e</sup> Colloque International pendant le XIV<sup>e</sup> Congrès International des Sciences Historiques*, San Francisco Août, 1975, pp. 78-136, esp.p. 80.

para el poblamiento de las costas del Norte de Africa, tuvo la acción de los corsarios españoles.<sup>2</sup>

Como consecuencia del fenómeno descrito existe un desconocimiento casi total de las expediciones del corso hispano por las riberas del Maghreb. Esta falta de información no es casual; tiene una finalidad claramente etnocentrista: pretende que se extienda la creencia de que la Armada y corso españoles se limitaron a cumplir una función eminentemente defensiva, por lo que sólo interesaría dar a conocer su lucha contra los corsarios norteafricanos en las propias costas peninsulares. En esta línea su actuación obedecería única y exclusivamente a una legítima autodefensa.

Sin embargo, la realidad fue muy diferente. La actuación de los corsarios españoles en las costas maghrebíes tuvo un estrecho paralelismo con la actuación de los corsarios norteafricanos en las costas hispanas. En un reciente estudio se demuestra que el corsarismo mallorquín a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, desplegó una intensa actividad en las costas maghrebíes, a causa de su interés económico en la depredación del aparato marítimo norteafricano, en el que confluían el poderío económico y militar de la zona.<sup>3</sup>

Uno de los factores que ha jugado una baza importante en este desconocimiento de la acción del corso español sobre los *enemigos de la fe*, es la consideración de que la eliminación de estos *enemigos Naturales* era siempre lícita, a lo que venía a añadirse el escaso valor de las embarcaciones y cargamento que les eran aprehendidos. Esta situación originó que las informaciones al respecto se redujeran a simples notificaciones que ofrecen pocas posibilidades para el estudio del tema. La característica esencial será la parquedad de noticias y/o las vagas generalizaciones sobre las capturas o hundimientos de embarcaciones norteafricanas, que tanto dificultan la actual labor investigadora.<sup>4</sup>

Cabe señalar, por último, que las fuentes documentales, al referirse a los musulmanes lo hacen en la inmensa mayoría de ocasiones con los apelativos de *moros*, *turcos*, o *berberiscos*, lo cual representa una dificultad adicional a la hora de valorar las áreas de preferencia del corso hispano.

## I.- CONSECUENCIAS NEGATIVAS DEL CORSARISMO HISPANO PARA LA NAVEGACION MUSULMANA

Procederemos a afectar por separado el estudio de las consecuencias que, para el corsarismo, el comercio y la actividad pesquera maghrebíes, tuvo el corso hispano.

---

(2) No se pretende en estas líneas ofrecer un balance exhaustivo de los apresamientos que se produjeron, pues tal pretensión desborda los límites del presente trabajo. Tal cometido lo dejamos para una posterior ocasión. Por esta razón prescindimos de presentar relaciones de las capturas, trazado de gráficas, etc. Por último, queremos señalar que dejamos enteramente de lado los apresamientos de embarcaciones musulmanas (corsarias o no), en las costas hispanas, francesas o italianas.

(3) Se trata del espléndido estudio de LOPEZ NADAL, G.: *El corsarismo mallorquí a la Mediterrània Occidental. 1652-1698: Un comerç forçat*, Barcelona, 1986, especialmente la tercera parte del libro (pp. 339-419), dedicada al estudio del corsarismo balear-norteafricano.

(4) LOPEZ NADAL, G.: "Els Enemigs de la Fe: un cas més de marginació històrica", en *Estudis de Prehistòria, d'Historia de Mayurca i d'Història de Mallorca*, Mallorca, 1982, pp. 283-301.

## 1.1 Apresamiento de Corsarios Norteafricanos

El incesante enfrentamiento que sostuvieron a lo largo de la Edad Moderna la Monarquía española y los países musulmanes, tuvo su máxima expresión la lucha sostenida en los mares por los respectivos corsarios y en las razzias realizadas en las costas del contrario. Aunque a lo largo del siglo XVIII, el corsarismo maghrebí tendía a desaparecer, durante la centuria menudearon los enfrentamientos. En lo que respecta a la Armada española y a los corsarios particulares, hay que hacer constar que no dejaron de buscar al enemigo en sus propias costas y fondeaderos.

La acción española descansaba en la Armada, en la posesión de los presidios norteafricanos (Ceuta, Orán, Melilla, Alhucemas y Peñón), y en el papel jugado por los particulares armados en corso.

La marina de guerra de la Monarquía, a pesar de las vicisitudes que atravesó durante el siglo, fue ganando terreno en relación a las marinas norteafricanas. No es casual que, cuando en la segunda mitad del siglo se avive la polémica sobre el abandono o conservación de los presidios, un tardío texto de 1787 que abogaba por el abandono de aquellas plazas, propusiera mantener en su lugar una potente escuadra de 12 navíos de guerra, así como 8 batallones en las costas andaluzas o islas Baleares "que como presidios flotantes cruzarían en busca de las embarcaciones berberiscas con que estuviésemos en guerra que sería un modo más seguro y eficaz que los presidios de precaver en su origen las depredaciones; de que resulta el mayor mal que no pueden hacer, y de hacerles la guerra mas nociva por que minoraría precisamente su consideración entre las Potencias comerciantes émulas de España y cuando estuviésemos en paz con todos los baxeles cruzarían sobre ambas costas alternativamente *in terroren...*".<sup>5</sup>

Entre las capturas que realizaron los navíos de la Armada, figuran las siguientes: En 1722, las galeras *Santa Teresa* y *San Felipe* apresaron en el Estrecho una fragata de Salé con 16 tripulantes.<sup>6</sup> En 1725, el navío *Conquistador* apresó una fragata de *Moros* de 14 cañones y, siempre en las costas africanas, echó a pique dos fragatas argelinas.<sup>7</sup> Por su parte, el navío *Real Familia* hundió la Capitana argelina, de 50 cañones, en la costa de Mostagán.<sup>8</sup> El peligro que representaban las galeotas de Tánger hizo que, en 1738, se dieran órdenes para que los bajeles y galeras en corso que actuaban en el Mediterráneo se dirigieran hacia dicha bahía para destruir las citadas embarcaciones.<sup>9</sup> En 1754, el navío *América* corseaba en aguas de Orán mientras protegía a los coraleros

---

(5) CONROTTRE, M.: *España y los países musulmanes durante el Ministerio de Floridablanca*, Madrid, 1909, pp. 388-396, donde transcribe el "Extracto de la descripción geográfico-política del Reyno de Argel con algunas reflexiones sobre las pérdidas que sufre España en mantener los Presidios de Orán, Mazalquivir, Peñón i Alhucemas y arbitrios para convertirlas en ventajas para la Nacion" (la cita, p. 393).

(6) Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, 524. informe de 25-6-1722.

(7) Archivo Histórico Nacional, Estado, leg. 2935. "Relacion del tiempo, que sirve en la Marina el Theniente General D. Antonio Rodriguez de Valcarcel Tous de Monsalve, natural de la Ciudad de Sevilla, de edad de 77 1/2 años, con distincion de empleos que ha obtenido, campañas, y Comisiones particulares desde 30. de julio de 1720. que empezó à navegar".

(8) La citada Relación.

(9) AGS, Secretaría de Marina, 524. Comunicación enviada a Málaga, al Conde de Marsillac, 2-6-1738.

catalanes que pescaban en dicha zona.<sup>10</sup> En 1764, una división de jabeques bajo el mando de Pignatelli quemó un pinque argelino de 22 cañones, que se vio obligado a entrar en la ría de Tetuán.<sup>11</sup> En 1769, la escuadra de Antonio Barceló apresó dos jabeques argelinos de 24 y 30 cañones, en el Estrecho de Gibraltar, consiguiendo numerosos esclavos.<sup>12</sup> Y en 1778 un navío y dos fragatas de la Armada vigilaban el puerto de Argel.<sup>13</sup>

Ya hemos señalado el papel jugado por los presidios en la lucha contra la marina norteafricana. En la polémica sobre el abandono o conservación de dichas plazas, desatada en la segunda mitad de la centuria, uno de los argumentos que manejaban los partidarios de su conservación era que los presidios impedían el corsarismo maghrebí al actuar contra aquellas costas: “despoblando las suias; extinguiendo su matrícula, corso, y Pesca, como lo emos conseguido”.<sup>14</sup> Las embarcaciones del Monarca, al servicio de tales enclaves, tuvieron una destacada actuación en este sentido. Un testimonio contemporáneo juzgaba así la acción que dichas unidades ejercían sobre la navegación y comercio norteafricanos: “No solo por Tierra han sido los Hijos de Zeuta tan temibles a los Moros, sino muchas mas por Mar; pues siendo estos Bárbaros tan inclinados a sus corsos, con que siempre han acosado las Costas de España con la modidad de la Bahía de Tanjar, y Riu de Tetuan, que este está en la entrada del Estrecho, y Tanjar no distante 3 leguas de Tarifa, luego que han sentido se armaban barcos en Zeuta, para buscarlos han barado, y dejado perder sus Galeotas, y Zambques, y en muchas ocasiones, que se han animado á esperar á los Barbaros por reconocerse Superiores en Vassos, y Gente han experimentado su Ruyna en pena de su atrevimto. De estos sucesos me pudiera formar un Papel muy dilatado como de la veces que han entrado en dichas Riu y Bahía, y han quemado sus Embarcaciones á su vista sin atreverse á salir á la defensa ...”.<sup>15</sup> Ofrecemos, a continuación, diversos ejemplos. En 1700, las lanchas del servicio de Ceuta apresaron un navío argelino, al que por su extraña forma llamaron *Araña*, incorporándolo a la dotación; consiguieron un total de 40 esclavos, de los cuales murieron

---

(10) Museo Naval de Madrid, Mss. 2232, exp. 5, ff. 13-14. También en Colección de Documentos de Vargas Ponce, XXV, doc. 90, f. 102.

(11) MARTINEZ RIZO, L.: *Fechas y fechos de Cartagena*, Cartagena, 1894, II, p. 41. También en *Gazeta de Madrid*, nº 28 (10-7-1764), citado en ASENSIO BERNALTE, J. A.; y, FABREGAS ROIG, J.: “Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III (1759-1788)” *Actes Primer Congrés d’Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 1984, I, pp. 721-729, la cita en p. 722. También en, FABREGAS ROIG, J.: *La “Gazeta” de Madrid 1759-1766. Relaciones internacionales y comercio de importación americano*. Tesis de Licenciatura, Tarragona, 1986, p. 179.

(12) *Gazeta de Madrid*, nº 44 (31-10-1769), y 46 (14-11-1769), citadas en ASENSIO, J. A.; y, FABREGAS, J.: “Incidencias...”, pp. 722-723.

(13) ASENSIO, J. A.; y, FABREGAS, J.: “Incidencias...”, pp. 722-723.

(14) Biblioteca Nacional, Madrid. Mss. 10352, “Desconfianzas críticas de un Papel que corre con el nombre de el Marques de la Mina, respondiendo al Marques de Squilace: Sobre el Abandono, ó conservación de los tres Presidios menores”.

(15) SANTIAGO Y PALOMARES, F. X.: *Descripción, y Antigüedades de la Fidelissima Ciudad de Zeuta*, BN, Mss. 13.440. También existe una copia en la sección de Africa, Cº 271-58. El manuscrito pertenece seguramente a la primera mitad del siglo XVIII.

4.<sup>16</sup> En 1714, las lanchas del servicio de la citada plaza se enfrentaron a cuatro galeras marroquíes, hundiendo una y apresando dos, mientras otra conseguía huir.<sup>17</sup> En mayo de 1720, las galeras del mismo presidio salieron en busca de una embarcación que se estaba armando en la ría de Tetuán pero los marroquíes apercibidos de su llegada frustraron la empresa con un nutrido fuego de fusilería.<sup>18</sup> En 1738, la Fragata del Tabaco ceutí salió en socorro de un barco de Málaga que iba para la plaza con vino pero que fue apresado por un corsario musulmán, consiguiendo rescatar la barca malagueña y apresar al segundo, cautivando un total de 17 esclavos.<sup>19</sup> En 1753, salió del mencionado presidio el jabeque *San Antonio*, dirigiéndose a la ría de Tetuán, donde consiguió quemar tres galeotas surtas allí.<sup>20</sup> En 1756, salieron de Ceuta dos embarcaciones y apresaron una galeota de musulmanes que perseguía a un fabuloso de Estepona.<sup>21</sup> El jabeque de Melilla, en julio de 1763, apresó una Galeota norteafricana con cincuenta tripulantes que consiguieron abandonar la embarcación, que fue llevada a Melilla.<sup>22</sup> En marzo de 1766, 4 embarcaciones del servicio de la plaza de Ceuta se internaron en la ría de Tetuán y consiguieron quemar 2 galeotas preparadas para el corso.<sup>22 bis</sup> Por último, hay que consignar la participación, en 1769, de un jabeque de Ceuta en la rendición de un jabeque argelino a la escuadra de Barceló, acción que tuvo lugar en el Estrecho.<sup>23</sup>

Por su parte, los particulares armados en corso también capturaron corsarios norteafricanos en aquellas costas. Sabemos que el jabeque ibicenco *San Nicolás*, armado por cuenta de la Real Hacienda, corseó en la década de los treinta por las aguas cercanas a Orán,<sup>24</sup> y que el príncipe *San Antonio*, en 1732 y en las cercanías de Ceuta, hundió una galeota musulmana, consiguiendo 27 esclavos que fueron conducidos a dicha plaza.<sup>25</sup> En la década de los cincuenta, cuatro barcos armados en corso por cuenta de la casa barcelonesa Milans, cruzaban la costa de Orán protegiendo a los corsaleros

---

(16) CORREA DA FRANCA, A.: *Historia de la Muy Noble y Fidelísima Ciudad de Ceuta*, BN, Mss. 9.741. Utilizamos aquí la edición parcial del Instituto de Estudios Ceutíes, en *Transfretana*, nº 4 (1983-1984), p. 32.

(17) CRIADO, M.; ORTEGA, M. L.: *Apuntes para la historia de Ceuta*, Madrid, 1925, p. 258.

(18) CRIADO, M.; ORTEGA, M. L.: *Apuntes...*, p. 261. No fue la única vez que no tuvieron éxito las salidas marítimas, pues a comienzos de siglo, en una efectuada al Río Negrón en busca de embarcaciones enemigas, murieron o quedaron cautivos gran número de los participantes en ella, pp. 256-257.

(19) AGS, Secretaría de Marina, leg. 525. informe de 15-7-1738.

(20) CRIADO, M.; ORTEGA, M. L.: *Apuntes...*, pp. 297-298.

(21) CRIADO, M.; ORTEGA, M. L.: *Apuntes...*, p. 304.

(22) FABREGAS, J.: *la "Gazeta" ...*, p. 179.

(22 bis) ARQUES, E.: *Las adelantadas de España. Las plazas españolas del litoral africano del Mediterráneo*, Madrid, 1966, pp. 273-280, donde incluye un poema en octavas sobre el citado combate, situándolo en 1782. Creemos que la fecha correcta fue 1766, como señala RODRIGUEZ JOULIA SAINT-CYR, C.: *Bibliografía menor hispanomusulmana*, Madrid, 1970, pp.319. También en BAUER LANDALUER, I.: *Relaciones de Africa (Ceuta y Melilla)*, I, Madrid, 1922.

(23) ASENSIO, J. A.; FABREGAS, J.: "Incidencias...", p. 726.

(24) LLABRES, J.: "Notas para la historia del corso y de la marina mallorquina (1739-1812)" *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana*, nº 34, 1973, —. 71-90, la cita p. 74.

(25) AGS, Secretaría de Marina, 524, información de 25-1-1732.

catalanes que realizaban una nueva campaña en aquellas aguas.<sup>26</sup> El jabeque armado en corso de Vicente Ferrer apresó en 1762, tres cárabos musulmanes en la Costa de Berbería, con un total de 9 cañones y 48 tripulantes, de los cuales murieron treinta y tres, mientras que de los cristianos solamente se registró una muerte; un cáрабо fue hundido y los otros dos conducidos a Ibiza.<sup>27</sup>

Los éxitos obtenidos por la acción combinada de la Armada, de las dotaciones de los presidios y de los corsarios particulares influyeron, sin duda alguna, en la decisión de bombardear Argel en 1775, 1783 y 1784, aunque tales combates caen fuera de nuestro estudio por tratarse de episodios bélicos y no corsarios; el que se llevaran a cabo demuestra el importantísimo papel que a los ojos de los contemporáneos jugaba la flota de guerra en la lucha contra el corso.

Con la sucesiva firma de Tratados de Paz con los países musulmanes, Marruecos (1767), Trípoli (1784), Argel (1786) y Túnez (1791), fueron desapareciendo los incidentes que nos ocupan, aunque volvieron a resucitar con motivo de los breves conflictos surgidos entre ambas partes. Así sucedió en el caso de Marruecos a raíz de la declaración de hostilidades de 1790<sup>28</sup>

## 1.2 Obstáculos a la Actividad Comercial

Sin duda alguna este epígrafe es el más importante, en términos negativos, para la navegación maghrebí. Aunque es sabido que el tráfico comercial realizado en el siglo XVIII en las costas del Maghreb se redujo a una navegación de cabotaje de pequeña envergadura que no alcanzó, ni de lejos, la importancia de las rutas marítimas de Levante, no por ello dejó de atraer la atención de corsarios deseosos de desviar este comercio.<sup>29</sup> Los corsarios de las islas Baleares, sobre todo mallorquines e ibicencos, estuvieron especialmente interesados en intervenir en dicha área, en particular cuando los periodos de relaciones pacíficas entre la Monarquía borbónica y las potencias europeas no permitían efectuar un corsarismo más lucrativo.<sup>30</sup> No es casual, por tanto, que el patrón Esteban Fort, esclavo en Argel en 1739, escribiera al gobernador de Ibiza dándole cuenta de lo provechoso que sería para los jabeques ibicencos que corseasen desde Bona hasta Bugía, por ser una ruta muy frecuentada por el comercio norteafricano.<sup>31</sup>

Este entorpecimiento del comercio maghrebí fue una de las razones que impidieron la existencia de una marina mercante norteafricana, por lo cual los países musulmanes

---

(26) CARESMAR, J.: *Discurso sobre la Agricultura, Comercio e Industria con inclusión de la consistencia y estado en que se halla cada partido o Vegueria de este Principado*, 1780, Biblioteca de Catalunya, Junta de Comercio, Mss. 143 bis. ff. 170-173.

(27) FABREGAS, J.: *La "Gazeta" ...*, p. 179.

(28) GARCIA FIGUERAS, T.: "Intento de inutilización de la plaza y corso de Tánger (agosto-octubre 1790)" *Tamuda*, 1954, pp. 193-214. Y, "El corso de Marruecos y el intento de su inutilización por España a fines del siglo XVIII" *Tamuda*, 1956, pp. 37-51.

(29) FONTENAY, M.; TENENTI, A.: "Course...", p. 91.

(30) LOPEZ NADAL, G.: *"El corsarisme..."*, passim. Esta obra a pesar de centrar su atención en la segunda mitad del siglo XVII, es de lectura indispensable, ya que en el siglo XVIII no aparecen cambios cualitativos de importancia respecto a la centuria anterior.

(31) AGS, Secretaría de marina, 525. Información de 11-6-1739.

se vieron obligados a recurrir a las marinas francesas, inglesas u holandesas, no solamente para sus intercambios mercantiles con los países europeos, sino también con el Imperio Otomano.<sup>32</sup>

### 1.2.1 Apresamientos de embarcaciones de pabellón musulmán

Para una exposición más ágil, distinguiremos entre las presas efectuadas por los navíos de la Monarquía, las conseguidas por las dotaciones de los presidios españoles en el Norte de Africa, y la acción de los particulares armados en corso que se acercaban al litoral norteafricano.

#### *Armada Real:*

No poseemos apenas información sobre los posibles apresamientos de mercantes musulmanes que efectuó. Sólo sabemos que, en 1760, los jabeques del rey capturaron una urca sueca que había sido tomada tiempo atrás por los marroquíes y que, desde Santa Cruz de Berbería se dirigía a Liorna, con tablas, alquitrán y brea, a cargo de turcos y judíos, con un total de 16 tripulantes, musulmanes y renegados.<sup>33</sup>

#### *Embarcaciones al servicio de los presidios:*

Jugaron un importante papel en la obstrucción del comercio de cabotaje norteafricano, como veremos a continuación. En octubre de 1701, salieron de Ceuta el navío *Araña* y la Lancha Real en dirección a la ría de Tetuán, donde quemaron un pasacaballos de Argel, al que previamente quitaron dos fardos de ropas.<sup>34</sup> En enero de 1703, nuevamente las embarcaciones del citado presidio se presentaron en la ría de Tetuán y lograron apoderarse un pequeño barco, tripulado por varios *turcos* y *moros*, que desde Argel había venido a Tetuán a cargar géneros del país; consiguieron escapar varios tripulantes de la citada embarcación.<sup>35</sup> En diciembre del mismo año, las noticias de la estancia de otro pasacaballos de Argel en el referido lugar, hacen que las lanchas de la plaza se dirijan hacia el fondeadero y luego de tomar ropas y cerones de cobre de la embarcación la quemen.<sup>36</sup> Siempre en 1703, desde Melilla se consiguió apresar un barco de *moros* que iba para Tetuán y que estaba valorado en 9.000 pesos.<sup>37</sup>

---

(32) CHENTOUF, T.: *Une mémoire sur le commerce entre Marseille et le Maghreb à la fin de l'Ancien régime. Une relation inégale?* I Seminario de Historia Económica y Social, Murcia, 1984, sobre "la periferización del Mediterráneo Occidental s. XII-XIX". En el mismo Seminario, FONTENAY, M.: "Les phénomènes corsaires dans la périphérisation de la Méditerranée au XVII siècle", pp. 11-12, (utilizamos el texto mecanografiado).

(33) La Relación citada en nota 7.

(34) CORREA DA FRANCA, A.: *Historia...*, pp. 33-44.

(35) CORREA DA FRANCA, A.: *Historia...*, pp. 38-39.

(36) CORREA DA FRANCA, A.: *Historia...*, pp. 43.

(37) FELIU DE LA PEÑA, N.: *Anales de Cataluña y epílogo breve de los progresos, y famosos hechos de la Nación Catalana desde la primera población de España hasta el presente año*, Barcelona, 1709, III, p. 514. En ARQUES, E.: *Las adelantadas*, pp. 269-271, figura la reproducción de una relación contemporánea a los hechos, donde se señala que la presa no tuvo excesiva importancia económica, aunque entre los géneros figuraban espejos, vidrios, abalorios, ceñidores de seda y raso, a ello habría que añadir que se capturaron 4 cañones, se hicieron 15 esclavos y otros 13 musulmanes perecieron. Por su parte, RODRIGUEZ JOULIA SAINT-CYR, C.: *Bibliografía*, p. 267, da cuenta de otra relación, sobre el mismo suceso, impresa en Barcelona.

En 1717, el barco de la plaza de Alhucemas apresó una embarcación musulmana que, desde Argel, se dirigía a Tetuán con pasajeros y mercaderías.<sup>38</sup> En 1736, se captura, por dos falúas del servicio de Melilla, una fragata argelina con cinco tripulantes.<sup>39</sup> Dos años más tarde, tres falúas armadas de Mazalquivir, puerto de Orán, apresaron un Londro argelino con 12 tripulantes, 312 fanegas de trigo fuerte y 17'5 fanegas de cebada.<sup>40</sup> En marzo de 1751, una embarcación de Ceuta se dirigió a la cercana isla del Perejil, donde encontró una galeota con 30 *moros*, a la que hizo embarrancar, aunque pudieron salvarse tripulación y carga.<sup>41</sup>

Ilustrativo de este estado de cosas, es el historial del Teniente del Jabeque de Alhucemas, José Muñoz, realizado en 1766. Dicho historial incluía el apresamiento de una galeota argelina con 29 tripulantes, que fue llevada a la plaza. El incendio de otra galeota argelina de 12 a 14 bancos, y el de un cárabo de pesquería en las proximidades del presidio. También hizo embarrancar a otra galeota Argelina cerca del peñón, que no pudo apresarla por recibir aquella el auxilio de los rifeños desde tierra. Finalmente, el apresamiento de un cárabo con cuatro tripulantes, que hostigaban a las lanchas de pescadores de la plaza.<sup>42</sup>

#### *Armamento de particulares:*

Los particulares fueron, sin duda alguna, los que más daño hicieron a la navegación norteafricana, como veremos a continuación.

Desde los presidios también se organizaron algunos armamentos en corso. En 1736, dos falúas propiedad de Amaro Pérez, Capitán del Puerto de Orán, apresaron dos embarcaciones argelinas, según informó el Gobernador de la plaza: "Aunque es verdad que a fines del año de 36 con las mismas dos fragatas apresaron en la Costa de Mostagàn dos Barquillos de Moros, uno con la carga de quarenta pellejos de Aceyte, y quatro Moros desarmados, y el otro sin alguno, y cargado de Loza ordinaria, el valor de ambos fuè mui corto, sin seguirse de èl utilidad alguna al Rl. Herario, ni beneficio al Publico; y los Ynfieles se resarcieron bien esta perdida con la presa de uno de los marineros de las mismas Embarcaciones, que haviendo saltado à tierra le capturaron, y cuyo rescate les valdrà mas que importó la venta de ella".<sup>43</sup> Dos años más tarde, capturaron otras dos embarcaciones: "Ayer entraron en este Puerto dos Sendales, ô Varcos pequeños, cargados de Sal, con doce Moros; seis en cada uno, apresados entre Mostagan, y el Cavo de Tenez, por una Falua del Capitán Dn. Amaro Perez".<sup>44</sup>

---

(38) AGS, Guerra Moderna, 4891. Informaciones de Nicolás Vazquez, días 20 y 27 julio de 1717.

(39) Archivo Histórico de Melilla, Notaria, leg. 3, doc. 23, ff. 60.

(40) AGS, Secretaría de Marina, 525, Informe de 22-12-1738. Hay que señalar que diez argelinos lograron escapar, y, dado que uno de ellos era un importante mercader, cundió la sospecha de los captores hacia el Gobernador de la plaza de Orán, a quien acusaron de haberles facilitado la fuga, por lo que solicitaban se les indemnizara a costa del sueldo del citado funcionario. El Londro capturado era "de un Puente, y construcción Cathalana de doze toneladas de cavida".

(41) CRIADO, M.; ORTEGA, M. L.: *Apuntes...*, p. 296.

(42) AGS, Guerra Moderna, 4891. Informe realizado por Juan del Thosso, Veedor Contador Ministro de la Real Hacienda y Marina de dicha plaza, a la muerte en combate del mencionado oficial.

(43) AGS, Secretaría de Marina, 524. El Gobernador de Orán, Vallejo, al Marqués de la Ensenada, 16-4-1738.

(44) AGS, Secretaría de Marina, 524. Francisco hurtado, Ministro de Hacienda en Orán, al Marqués de torrenueva, 3-8-1738.

Pero los que más sobresalieron en este terreno fueron los corsarios baleáricos, en especial los ibicencos, seguidos muy de cerca por los mallorquines. Para Fontenay y Tenenti, el corso anti-musulmán practicado por los isleños estaba motivado por la insuficiencia de los recursos económicos de las islas y satisfacía la necesidad de un enemigo permanente.<sup>45</sup> Por su parte, López Nadal ha calificado, acertadamente, la actividad corsaria mallorquina, una de cuyas vertientes es la que nos ocupa, como un comercio forzado, evidentemente, por esa citada carencia de recursos que hemos señalado.<sup>46</sup>

En 1739, patrón ibicenco Agustín Grisaldo se dirigió a las costas africanas, con un barco de 20 hombres, armado en corso y, cerca del cabo de Tenes, apresó un navío musulmán, con 15 tripulantes y 500 cuarteras de trigo.<sup>47</sup> En 1761, un grupo de ibicencos, encabezados por Bartolomé Tur, Juan Calbet, Juan Palau y Juan Tur, solicitaron se les concediera licencia para armarse en corso para cruzar las costas norteafricanas, argumentando que “concurriendo en los ibicencos la natural inclinación, y simpatia, qe. assi se puede decir, contra aquellos barbaros” se dedicarían a perseguir a los corsarios enemigos, añadiendo que no se limitarían a lo que solían hacer aquellos que armaban navíos menores “por uno, ò dos meses limitados, con el fin de passar à las Costas de Berberia à apresar en ellas algunas embarcaciones menores, ahunqe. por acaso hayan dado con alguna corsaria y la haya apresado”.<sup>48</sup>

En 1755, el patrón J. Prats, con su jabeque *N<sup>o</sup> S<sup>o</sup> de Jesus* echó a pique un barco de *moros* tras sacar 119 cuarteras de trigo que llevaba; la tripulación pudo salvarse saltando a tierra.<sup>49</sup> Al año siguiente, Prats y Vicente Ferrer apresaron en las cercanías de Argel tres cendales sin tripulantes ni documentación, uno de los cuales iba cargado de trigo.<sup>50</sup> Los citados patrones también capturaron un canario cargado de hierro en el lugar de las Covas, cercano a Argel.<sup>51</sup> Por último, los patrones Andrés García y Vicente Ferrer se desarmaron en septiembre de 1759, pues solamente habían conseguido hacer embarrancar en la costa de Tremecén una galeota argelina que no pudieron abordar.<sup>52</sup>

En 1751, el mallorquín Pedro Alemany, de Andraixt, solicitó poder armar en corso su barco *San Pedro*, señalando que con éste y “otros semejantes argumentos se dirixen a ocultarse en las Calas de la Vecina Costa de Africa para sorprender la pequeñas Embarcaciones de aquel Comercio que llaman ordinariamente Cendales, y en que se transporta trigo, cera y otros efectos de un Puerto à otro”; la petición le fue concedida.<sup>53</sup> Por su parte, el patrón Francisco Piquer apresó, en 1739, siete embarcaciones musulmanas en el litoral norteafricano y las condujo a Orán, donde fue obligado a

---

(45) FONTENAY, M.; TENENTI, A.: “Course...”, p. 87.

(46) LOPEZ NADAL, G.: *El corsarisme...*, passim.

(47) AGS, Secretaría de Marina, 525. Carta de Bernabé Ortega, desde Mallorca, al Marqués de la Ensenada, 7-9-1739. El barco apresado era el del patrón Juan Figueras, capturado en 1735. En el combate murieron tres esclavos.

(48) AGS, Secretaría de Marina, 539.

(49) AGS, Secretaría de Marina, 538, informe de 26-7-1775.

(50) AGS, Secretaría de Marina, 538, 10-2-1756.

(51) AGS, Secretaría de Marina, 538, 14-8-1755.

(52) AGS, Secretaría de Marina, 538, 22-9-1759.

(53) AGS, Secretaría de Marina, 738. La petición de fecha 12-7-1751, y la autorización, 14-8-1751.

guardar la cuarentena.<sup>54</sup>

En 1764, el patrón mallorquín Antonio Canals, con un jabeque armado en corso, encontró cinco cendales musulmanes en “Los Siete Cabos en la Costa de Berbería”, de los que tomó tres cargados de trigo, cebada, madera y leña, además de un muchacho, pues los demás tripulantes huyeron a tierra consiguiendo salvarse; las presas fueron conducidas a Mallorca.<sup>55</sup> En 1773, el patrón Benet de la Sanch condujo a Palma un cendal y 22 *moros* apresados.<sup>56</sup>

### 1.2.2 Comercio norteafricano bajo pabellón europeo

Incluso el comercio realizado por los países del Norte de Africa en embarcaciones de pabellón europeo estuvo sometido a los riesgos y dificultades ocasionados por la actividad del corsarismo español, pues, siguiendo la norma de actuación de los países enfrentados a los musulmanes, la Monarquía borbónica pretendía controlar este tráfico mercantil para impedir el *contrabando* de armas y pertrechos de guerra hacia los estados del litoral norteafricano. La visita a los navíos *naturales* y el decomiso de las mercancías de los *infieles* son hechos suficientemente conocidos.<sup>57</sup> Como veremos a continuación, esta práctica originó numerosos conflictos con los distintos pabellones europeos que se vieron involucrados en los incidentes.

En 1720, las galeras *Patrona* y *Santa Teresa* apresaron una tartana francesa, con judíos y sus efectos, en la ría de Tetuán.<sup>58</sup> El mismo año, dos galeras de la plaza de Ceuta capturaron un barco inglés con un mercader judío que llevaba bombas y pertrechos de guerra para los marroquíes.<sup>59</sup> En 1723, el navío *Conquistador*, que comandaba la escuadra de galeras, apresó en la costa, entre Argel y Orán, un barco inglés, con *moros* y judíos, y cargado de fusiles y azufre.<sup>60</sup> En 1726, las Galeras del rey dieron caza a una embarcación latina francesa con 59 *moros*, algunos de ellos mercaderes, y cuya tripulación estaba compuesta por catalanes, mallorquines e italianos; estaba fletada por un comerciante de Tetuán y se dirigía a Argel, con cuatro serones de cobre y un cuero con 100 libras de gano.<sup>61</sup>

En 1738, dos embarcaciones catalanas, que acudían a Orán con harina y cebada para la Provisión, apresaron una embarcación inglesa con once musulmanes, que traía hierro de Esmirna para Argel.<sup>62</sup> En el mismo año, se comunica que el patrón Juan Cavanillas había apresado con su jabeque, una embarcación inglesa con sal y dos far-

---

(54) AGS, Secretaría de Marina, 524. Carta desde Buen Retiro, a Bernabé Ortega, en Mallorca, 14-11-1739.

(55) LLABRES, J.: “Notas...”, p. 76. También en, FABREGAS, J.: *La “Gasetta” ...*, p. 179.

(56) LLABRES, J.: “Notas...”, p.76.

(57) FONTENAY, M.; TENENTI, A.: “Course...”, p. 91.

(58) AGS, Secretaría de Marina, 524, 19-5-1720

(59) CRIADO, M.; ORTEGA, M. L.: *Apuntes...*, p. 261.

(60) Institut municipal d’Història de Barcelona, Fondo de Sanidad, Registro de Informes y Representaciones, Vol. 2, ff. 240-245. La llegada de la escuadra de galeras con la mencionada presa a Barcelona, datada gracias al problema sanitario ocasionado por el contacto con una embarcación proveniente de un paraje sospechoso de contagio de la epidemia de peste.

(61) AGS, Secretaría de Marina, 524, 4-4-1726.

(62) AGS, Secretaría de Marina, 524, 7-9-1738.

dos de lienzos, además de 11 hombres, de los cuales ocho eran musulmanes; uno de ellos era el mercader que había fletado la embarcación en Gibraltar, cargándola posteriormente de sal en Tánger.<sup>63</sup> En 1739, un barco genovés, que se vio obligado a entrar en el puerto de Ceuta a causa del mal tiempo, fue retenido, pues habiendo salido de Gibraltar se dirigía a Tetuán con marroquíes y mercaderías de éstos.<sup>64</sup> Los patrones ibicencos José Prats y Vicente Ferrer, en julio de 1755, apresaron en la costa africana un navío inglés cargado de trigo que se dirigía a Argel con siete tripulantes *moros* y un mahonés; al observarse irregularidades en la documentación, la capturaron y la llevaron a Ibiza; finalmente, el barco inglés fue declarado buena presa, aunque no consta la suerte que corrieron los musulmanes.<sup>65</sup> Igualmente, apresaron una polacra imperial que, con bandera de Liorna, se encontraba en la costa africana cargando trigo; el grano era propiedad de un judío y un turco de Argel, y llevaba el barco una patente de Sanidad de Almería en blanco.<sup>66</sup> En 1757, una embarcación inglesa, "La Sirena", de patrón genovés, fue apresada por las autoridades de Orán, pues no llevaba pasaporte inglés; llevaba diferentes norteafricanos y 17 esclavos negros, y entre la variada carga portaba munición de plomo; viniendo de Gibraltar y Tetuán, se dirigía hacia Argel.<sup>67</sup> Un navío de la Armada apresó, en junio de 1760, un Queche danés, que salió de Tetuán para Argel, con piedra de jabón, queso, madera, cobre, y que estaba tripulado por dos suecos, un griego, un judío, siete *moros* y nueve *moras*.<sup>68</sup> En el mismo año, un rico comerciante argelino, Muley Cassen, que en una embarcación de liorna procedente de Marsella se dirigía con variadas y ricas mercancías hacia Tetuán, fue capturado a la altura de Málaga; sus pertenencias fueron vendidas por cuenta de la Real Hacienda.<sup>69</sup> En 1765, un navío inglés compró en subasta en Tetuán los efectos de un barco español naufragado en dicha costa. Cuando todo estaba embarcado en el navío inglés, en la rada de la citada población, fue abordado por los soldados procedentes de Ceuta y conducidos por la lancha de la plaza; la presa fue trasladada al presidio ceutí, y aunque posteriormente se devolvió la embarcación, se retuvo a un marroquí que se encontraba a bordo en el momento de la captura.<sup>70</sup>

No faltaron las protestas de los países cuyos pabellones se vieron involucrados en tales incidentes, solicitando de la Monarquía que se declarasen nulos tales apresamientos. Y todo parece indicar que en numerosas ocasiones así se procedió. La embarcación francesa apresada por las galeras españolas en 1726, fue considerada como nula.<sup>71</sup> Lo mismo ocurrió en el caso de la presa que había efectuado el patrón Cavanillas en 1738.<sup>72</sup>

(63) AGS, Secretaría de Marina, 524, 22-10-1738.

(64) AGS, Secretaría de Marina, 525. Informe de 10 de Abril, mayo de 1739, y 18-8-1740.

(65) AGS, Secretaría de Marina, 539, 3-8-1755.

(66) AGS, Secretaría de Marina, 539, 22-9-1759.

(67) AGS, Estado, 6955, informe de 28-12-1763.

(68) AGS, Secretaría de Marina, 539, 2-10-1760.

(69) AGS, Secretaría de Marina, 539. Memorial de Muley Cassen, desde Cartagena, 14-2-1761.

(70) AGS, Estado, 6955. Carta del Gobernador de Ceuta, 5-9-1765. En 1-7-1765 se pasa un oficio a Esquilache, y en la misma fecha el Monarca ordena se restituya el barco a su patrón. En el mismo día, consta un oficio del embajador inglés reclamando el navío.

(71) Véase nota 61.

(72) Véase nota 63.

No solamente las embarcaciones lograron en numerosas ocasiones la libertad; también fueron liberados los musulmanes detenidos en ellas. En 1737, el Intendente de Cartagena daba cuenta de que 167 *turcos y moros, apresados* en embarcaciones de banderas amigas fueron enviados a Cartagena “donde estuvieron 9 meses por cuenta de la Real Hacienda, poniendoseles luego en libertad”.<sup>73</sup> Dependiendo de las circunstancias que rodeaban cada caso, variaba la actitud de la Monarquía. Los patrones catalanes José Gugeu y Francisco Roig, que en 1738 apresaron un barco inglés, fueron metidos en prisión y obligados a mantener a los musulmanes que se encontraban en el navío.<sup>74</sup> En el caso del barco del patrón genovés retenido en Ceuta en 1739, se dio libertad a todos los musulmanes que se encontraban a bordo, excepto a todos aquellos que no figuraban en el pasaporte expedido por el Gobernador de Gibraltar, y se decretó que sus efectos pasaran a la Real Hacienda.<sup>75</sup> En 1761, se dio cuenta de que los navíos daneses *Elisabette*, el *Jager* y el *Cazador* no eran buena presa, así como tampoco los musulmanes que iban en ellos, aunque se les confiscaron los géneros que les pertenecían y cuatro esclavos negros de su propiedad; de esta manera, una porción de cobre que transportaban fue destinada a la Maestranza de Barcelona.<sup>76</sup>

Los motivos que tenían los países europeos para presionar a España a dejar en libertad a los norteafricanos retenidos no eran pequeños. En 1742, los españoles apresaron en un barco francés a unos argelinos que se dirigían a Argel; este hecho causó tal indignación en el puerto argelino, que hizo temer a los franceses allí establecidos un levantamiento de la población local contra ellos. Por esta razón, Francia presionó hasta conseguir la libertad de dichos argelinos.<sup>77</sup>

### 1.3 Repercusiones para la pesca norteafricana

Si el corsarismo hispano tuvo amplias y negativas repercusiones para la navegación maghrebí, no fueron diferentes sus efectos para la actividad pesquera realizada por los pobladores del litoral norteafricano. La práctica de arrasamiento de toda actividad económica a lo largo del litoral emprendida por los españoles, tuvo efectos aniquiladores. En líneas anteriores hemos señalado como las embarcaciones de los presidios contribuyeron a esta acción depredadora sobre la pesca maghrebí.<sup>78</sup> Por su parte, el Veedor de los Presidios menores constataba la ruina llevada al litoral marroquí en el que no se dejaron “ni redes para pescar”.<sup>79</sup> Entre los apresamientos de pesqueros

---

(73) AGS, Secretaría de Marina, 524. 14-8-1737, carta Pedro Gutiérrez de Rubalcava, refiriéndose a las presas hechas por el jefe de Escuadra Andrés Reggio en 1734.

(74) Véase nota 62.

(75) Véase nota 64.

(76) AGS, Secretaría de Marina, 539. Manuel Crespo Samaniego, desde Málaga, en 24-2-1761. Y Carta desde Buen Retiro, 18-6-1761.

(77) MASSON, P.: *Histoire des Etablissements et du commerce français dans l'Afrique Barbaresque, 1560-1793: Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc*, Paris, 1903, p. 363.

(78) Véase nota 14.

(79) FELIU DE LA PEÑA; F.: *Leyenda histórica-política-militar-administrativa-religiosa del Peñón de Vélez de la Gomera: con noticia de las expediciones españolas contra la Costa de Africa y Memoria sobre la conservación o abandono de los presidios menores. Por el Brigadier...*, Valencia, 1846, p. 108, la afirmación del Veedor data de 1763.

norteafricanos realizados por las embarcaciones al servicio de los presidios españoles, figura la captura que hacia mitad de siglo realizó el jabeque de la dotación de Alhucemas; se trataba de un cáрабо rifeño con "diferentes arreos de pesquerías", que fue posteriormente incendiado.<sup>80</sup> Al comenzar en 1765 la tregua hispano-marroquí, que daría paso al Tratado de Paz de 1767 entre los dos países, el Gobernador del Peñón, para ganarse la confianza de los fronterizos, ordenó que les fuese, "entregado inmediatamente a los Moros de Tagaza un Caravo de Pescar que en tiempo de Guerra se les apresó, sin aguardar resolución de SM por solo pedirlo el Cherif deste Rif".<sup>81</sup>

## II.- CONSECUENCIAS QUE EL CORSO HISPANO TUVO PARA EL LITORAL NORTEAFRICANO

A la hora de valorar los perjuicios que la acción del corsarismo español causó entre los pobladores del litoral maghrebí, tenemos que referirnos en primer lugar a que, en combinación con la presencia hispana en los presidios, se imposibilitó el surgimiento de puertos mínimamente importantes en la extensa franja de la costa comprendida entre Ceuta y Orán. Ni puertos, ni ciudades volcadas hacia la actividad marítima, ya que las poblaciones se vieron obligadas a refugiarse en el interior, en un paralelismo al fenómeno de idéntico signo observado en las costas españolas, desde Andalucía a Cataluña, en siglos anteriores. Pero como consecuencia de la paulatina decadencia de los países del Maghreb, esta situación que en el litoral hispano fue superada en el siglo XVIII, continuó teniendo vigencia en las costas norteafricanas a lo largo de la mencionada centuria. Fontenay, ha descrito de la siguiente manera la incertidumbre de los habitantes del litoral de las dos orillas del Mediterráneo, que es perfectamente aplicable al área que nos interesa en el siglo XVIII: "Constamment aux aguets, sur le qui-vive, limitant au maximum les activités trop voyantes et vulnérables évitant dans l'incertitude du lendemain tout investissement à long terme, obligées bien souvent de se réfugier dans un habitat perché mal commode pour les travaux agricoles et dissuasif à l'égard des fonctions maritimes".<sup>82</sup>

Esta práctica estaba fundamentalmente motivada por el deseo de escapar de los frecuentes desembarcos españoles dedicados a la búsqueda del botín, e incluso a la caza del hombre en busca del esclavo. A mitad del siglo XIX, un brigadier del ejército afirmaba al respecto: "condenamos los crímenes perpetrados con millares de familias inofensivas por otros, que cobardes debieron ser cuando tantas alevosías y atentados cometieron",<sup>83</sup> y consideraba que en la costa norteafricana había imperado el terror en dicha centuria, "porque robar mujeres y ganados, y hostilizar ó matar á indefensos, tiene otro nombre, por mas que sean infieles".<sup>84</sup> Calificaba la política seguida por España en los presidios, juzgando la seguida en el Peñón de Vélez, de la siguiente

---

(80) AGS, Guerra Moderna, 4891. Memorial sobre los servicios prestados por el Tte. José Muñoz, 10-5-1766.

(81) AGS, Guerra Moderna, 4891. Informe del Gobernador de dicho presidio, 11-5-1766.

(82) FONTENAY, M.: "Les phénomènes...", p. 11.

(83) FELIU DE LA PEÑA, F.: *Leyenda...*, p. 138.

(84) FELIU DE LA PEÑA, F.: *Leyenda...*, p. 142.

manera: "La política del Gobierno en el Peñón fue el esterminio, y su comercio el cautiverio de la desdichada morisma. En prueba de lo primero hay una suma de hechos incontestables, que demuestran se juzgó que talando y destruyendo aquel país se obligaría à sus habitantes à que se internaran, desistiendo de toda navegación y piratería".<sup>85</sup>

Ilustración de lo anterior es el patrón Manuel Garrua Gatto, quien hizo "a su costa diferentes armamentos contra moros, logrando aprehender mas de doscientos de ellos dentro de sus mismos Puertos, y Tierras, dandoles repetidos asaltos en sus aduares".<sup>86</sup> Mientras el Veedor General de los Presidios Menores, Miguel de Monsalve, sostenía en 1763, que la costa marroquí, antes tan tica, "había pasado a la miseria y à la despoblación mas espantosa; lo que unicamente se habia podido conseguir talando sus campos, quemando sus pueblos, apresando las familias y ganados, sin dejar ni redes para pescar, y haberse en fin procurado por todas direcciones y medios el reducir à los bàrbaros infieles que quedaron sobre aquella costa à la mas extraordinaria escasez".<sup>87</sup> La violencia alcanzó tales cotas que obligó a algunas autoridades españolas a intentar ponerles freno. En 1738, el Gobernador de Orán, José Vallejo, escribía al Marqués de la Ensenada notificándole su postura contraria a conceder licencia para el armamento en curso de las embarcaciones particulares de la plaza. Estimaba contraproducente la conducta de los corsarios españoles en la costa norteafricana pues "su codicia de hurtar es tan desordenada, que àun sin corregirles el riesgo, harian desembarcos en las Playas, quando no encontrasen embarcaciones en el Mar".<sup>88</sup>

## CONCLUSIONES

Lo primero a constatar es que el corsarismo español, junto con la presencia hispana en los presidios, tuvo consecuencias enormemente negativas para la sociedad maghrebí, pues contribuyó al desalojo de las poblaciones del litoral, haciendo imposible el desarrollo de actividades económicas marítimas de envergadura (comercio, pesca, etc.). Es indudable que estas dificultades, a la larga, resultaron ser mucho más perjudiciales para los países norteafricanos, que la acción del corso musulmán para las riberas españolas.

Sin que podamos por el momento establecer fases definitivas en lo que se refiere al número de embarcaciones apresadas podemos avanzar, provisionalmente, que parecen distinguirse tres momentos en los que las capturas fueron numerosas. El primero, corresponde al inicio del siglo, momento intimamente relacionado con la actividad de las embarcaciones al servicio de los presidios. El segundo, se desarrolló a finales de la década de los treinta, en vísperas de la reestructuración de la Armada de jabeques con base en Cartagena, tuvo como protagonistas a los particulares armados en corso. El tercero, que comprende desde mediados de la década de los cincuenta hasta la mitad de la

---

(85) FELIU DE LA PEÑA, F.: *Leyenda...*, p. 55.

(86) AGS, Secretaría de Marina, 524.

(87) FELIU DE LA PEÑA, F.: *Leyenda...*, p. 108.

(88) AGS, Secretaría de Marina, 524, carta de 16-4-1738.

década siguiente, estuvo igualmente marcado por la impronta de los corsarios particulares, destacando en primer lugar ibicencos y mallorquines.

Llegados a este punto, interesa señalar que la actividad corsaria española en las costas norteafricanas a lo largo del periodo que estudiamos no fue siempre continua. A falta de un estudio más detallado, se evidencia que existieron periodos en los que una tregua tácita existió entre los corsarios respectivos. Para los contemporáneos era evidente que la presencia corsaria hispana en el litoral maghrebí provocaba la respuesta del corsarismo norteafricano. En 1738, el Gobernador de Orán era contrario al armamento en corso de dos fáluas del Capitán del Puerto, señalando que no “se puede seguir al Rey, ni al Publico la menor utilidad, antes si grave perjuicio, pues luego que los Argelinos entendiesen havia en la Costa estas pequeñas embarcaciones, embiarían contra ellas otras de las muchas que continuamente tiran al Mar para tomarlas, las que aun quando no lo lograsen, conseguirían el apresar en estas cercanías muchas de las que de España siempre traen Viveres, ò materiales”.<sup>89</sup> Al año siguiente, su sucesor en el cargo de Gobernador, José de Aramburu, opinaba del mismo modo y comunicaba a Ustaríz lo siguiente: “y como antes de la pérdida de esta Plaza estava prohibida por la Corte la practica del corso en estas Costas, no obstante la ventaja que entonces se tenia de lograr todos los viveres que dà de si esta parte de la Berberia con sola la mira de que no llegase el caso de interrumpirse el Comercio de disfrutar los que necesariamente es menester vengan de España; no puedo dispensarme de hacer presente à V. S. à fin de que se sirva poner en la Real consideracion de S M que el dia de oy subsiste la misma razon con mas precision de ser atendida, respecto de que en la constitucion presente no vienén de la Berberia à estas Plazas viveres algunos, hallandose reducidas à haberlos de recibir del otro lado del Mar, lo que asta ahora se ha logrado con bastante quietud por no haver los Argelinos empeñadose en interrumpir este Comercio, quizas por que les dejen à ellos hacer el suyo, que se reduce al de la Sal y alguna rara vez de granos”, por lo cual estima que si se permite a los españoles el corso en la costa norteafricana, los argelinos responderán en igual medida e impedirán el comercio de la plaza de Orán con España, con lo que “se verán reducidas estas Plazas à la mayor penuria de viveres siempre que no se quisiere subsista la maxima de que sea prohibido armar expresamente en corso en estas Plazas para incomodar los Argelinos”.<sup>90</sup>

Queda señalar, por último, que la pretensión de obstaculizar el comercio musulmán realizado en pabellones neutrales estuvo limitada por la resistencia de los países europeos, en absoluto conformes con los perjuicios que dicho obstáculo les acarrea.

---

(89) AGS, Secretaría de Marina, 524. Carta de José Vallejo, desde Orán, 16-4-1738, al Marqués de la Ensenada.

(90) AGS, Secretaría de Marina, 525. José de Aramburu, a Casimito de Ustaríz, 9-5-1739.