

Corsarios independentistas hispanoamericanos y contrabando en aguas del estrecho de Gibraltar. 1823-1833

Mario L. Ocaña Torres / IECG

RESUMEN

La Década Ominosa, último periodo del reinado de Fernando VII, contempla en el estrecho de Gibraltar la presencia de los últimos corsarios españoles y la de los corsarios independentistas que luchan por la independencia americana. Al mismo tiempo se produce un crecimiento significativo del contrabando que desde Gibraltar se introduce de forma ilegal en España. La exposición de estos dos aspectos de la Historia campogibaltareña en el XIX, por lo que suponen de novedoso, es el objetivo de esta comunicación.

Palabras clave: estrecho de Gibraltar, corso, contrabando, Fernando VII, Década Ominosa.

ABSTRACT

The “Década Ominosa”, the last term of the reign of Fernando VII, contemplates in the Strait of Gibraltar the presence of the last Spanish corsairs and of the independentist corsairs who fought to obtain the American Independence. At the same time, there was a significant growth of smuggling which was illegally introduced from Gibraltar to Spain. The exposition of these two aspects from the “Campogibaltareña history” in the XIX century, because of its novelty, is the objective of this communication.

Key words: Strait of Gibraltar, corsair, smuggling, Fernando VII, Década Ominosa.

1. EL CORSO INSURGENTE

Durante la última etapa del reinado de Fernando VII –la “Década Ominosa”–, el proceso independentista iniciado en los territorios del Imperio español en América años atrás no se había detenido. Es más, a partir de la década de 1820 se había convertido en irreversible de forma que hacia 1825, salvo los territorios insulares de Cuba y Puerto Rico, el Imperio español en América había dejado de existir.

La lucha contra la Corona española no fue un conflicto exclusivamente terrestre, ni siquiera circunscrito a las tierras o los mares de América. La guerra marítima se extendió por los océanos Pacífico y Atlántico. Sus protagonistas fueron embarcaciones armadas que ejercieron la guerra de corso contra España, no solo en las aguas del Caribe o las costas del Pacífico que nominalmente estaban bajo el control español, sino que sus incursiones se llevaron a cabo en aguas atlánticas y mediterráneas españolas.

El corso, llamado “insurgente” por los

españoles que defendían la legitimidad de la Corona española frente a las aspiraciones de independencia criolla, nació como consecuencia de no existir, en los momentos de conflicto abierto entre ambos contendientes, ninguna armada nacional ni estados reconocidos por la comunidad internacional entre los aspirantes a sacudirse el dominio español.

El corso insurgente contó desde el primer momento con el apoyo de las potencias enemigas de España, que esperaban ver la apertura de rutas comerciales con los territorios americanos tras la pérdida del control español sobre el continente. Entre ellos ingleses, franceses o norteamericanos, principalmente. Como más adelante veremos son hombres de estas nacionalidades, especialmente norteamericanos, los que ejercerán el corso marítimo en las aguas del estrecho de Gibraltar y sus proximidades a bordo de barcos con diferentes pabellones.

Existe un hecho determinante en el crecimiento del corso insurgente en América a partir de 1808. No es otro que el fin de los enfrentamientos

anglo-españoles que se habían mantenido activos durante gran parte del siglo XVIII pero que sufren un giro radical con la invasión de España por la Francia napoleónica. La consecuencia, en lo tocante al tema del corso, es que los corsarios ingleses que habían sido una pesadilla para el comercio marítimo español dejaron de serlo. Unos se incorporaron a la *Royal Navy*; otros se convirtieron en piratas al margen de cualquier ley y otros se ofrecieron como corsarios a los intereses de los criollos americanos que luchaban por independizarse de España (Guerra, 1994).

El espacio geográfico en el que actuaron afectaba a los océanos Pacífico y Atlántico, pero también a las costas del norte de África y específicamente a las de la península ibérica, entre el cabo de San Vicente en Portugal, los accesos a Cádiz y el Estrecho. Aunque con frecuencia penetraron en las aguas del mar Mediterráneo para llevar a cabo sus incursiones de guerra.

La primera noticia que encontramos en los fondos del Archivo Histórico Notarial de Algeciras corresponde a una declaración, en concreto una protesta de mar, que realizó el patrón Vicente Rosafull del jabeque español *Santo Cristo del Grao*, de la matrícula de Valencia, residente temporalmente en Algeciras, en la que dice que cuando navegaba con carga de sardina desde La Higuera –actual Isla Cristina en

Huelva– para Valencia, estando junto a Punta Europa, a tiro de pistola de sus baterías, lo apresó el bergantín goleta colombiano llamado *General Soublot*, el 25 de noviembre de 1825. Pero como consecuencia de un fuerte temporal ocurrido en la noche del 6 al 7 de diciembre naufragó en la costa de España “...así como el mismo buque colombiano...”. Es de suponer que ambas embarcaciones estaban fondeadas en el puerto de Gibraltar.

Sobre la cuestión se inició causa en el tribunal de extranjería que seguía activa cuando se elaboró este documento. A Vicente Rosafull se le puso en libertad con orden de entregar buque y carga, pero como además de haber “...sufrido dho naufragio notase desfondado el espresado jabeque y con grande avería en su carga, alijada esta y puesta a flote en lo posible...” acordó ponerlo en venta. Lo adquirió Francisco Sánchez Jurado, vecino y patrón de Algeciras por 10.000 rv. El barco era de 31 Tm (Colety, 1826: 158).

Más información aporta Cristóbal Clemente, de la matrícula de Málaga, patrón del místico de Cádiz llamado *San Antonio*, de porte de 800 quintales, propio de Juan Fornell, de Málaga. Manifestaba que, estando en dicho puerto, el barco fue fletado por la casa de don Agustín de Laredo para conducir a los puertos de Alhucemas y el Peñón de Vélez de la Gomera abastecimientos



Lámina 1. Un jabeque del siglo XVIII en la pintura de A. Cortellini y Sánchez “Antonio Barceló, con su jabeque correo, rechaza a dos galeotas argelinas (1738)”. Museo Naval de Madrid. Wikimedia

y el relevo para las tropas. Hizo el viaje y descargó una parte en Alhucemas y otras en el Peñón donde estuvo esperando por tres o cuatro días “... en razón de los fuertes ponientes que corrían...”. Hecha toda la entrega recibió a bordo 24 botas vacías, el correo y 34 hombres de tropa, con cuatro presidiarios y una mujer.

El 31 de mayo se dio a la vela para Málaga y el día 3 de junio, estando cerca de Nerja, lo reconoció una goleta con bandera blanca que puso gente a bordo, le tomó todos los papeles, dejándole solo los pertenecientes al cobro de los fletes y lo condujo a Gibraltar donde permaneció varios días hasta que los embarcaron y los echaron en la costa cerca de la desembocadura del río Guadiaro. Los tripulantes y todos los demás marcharon hacia Málaga, pero el patrón Cristóbal Clemente fue a Gibraltar y se presentó al cónsul de España para dar cuenta de lo ocurrido.

Añadía en su declaración que el capitán de la goleta que lo apresó le dio un documento –que incorporaba a la protesta– en el que se decía, entre otras cosas, que con fecha dos de junio de 1826 al mando del corsario particular de la República de Colombia nombrado *La República*, apresó al místico *San Antonio* y “...doy su mitad de él a su dho patrón y la otra mitad al patrón Salinas para que luego que se haya efectuado el cargo de la carga que llevaba puedan disponer de su dho místico como propiedad suya y de ningún otro y esta es mi voluntad y de mi oficial y tripulación...”

El documento llevaba la firma de J. S. Gandolghia (?) del que no volvemos a encontrar más referencias en la documentación (Colety, 1826: 151).

Aunque por las referencias que tenemos de otro apresamiento quizás podamos reconstruir el perfil del capitán corsario. Santiago Fernández David, capitán de la goleta mercante española *N^a S^a de África*, de la matrícula de Baiona de Galicia, manifestaba que, estando preparado en el puerto de Suances, en la Montaña de Santander, fue fletado por don Andrés Fernández con 893 fanegas [en adelante fgas] de trigo y 201 sacos de 8 arrobas castellanas de harina para entregarlo en Barcelona a don Ramón Domingo. El 13 de junio, al acercarse al estrecho de Gibraltar, se aproximaron a la costa de Marruecos para intentar fondear, con vientos difíciles, entre

Arcila y Cabo Espartel y allí, a tres millas de tierra, fueron detenidos por una goleta insurgente colombiana llamada *La Republicana*, armada con ocho carronadas de a 8 y dos cañones de a 18, y en la bodega una colisa de a 24 y dos cañones de a 18. Su capitán era don Francisco Sebastián Gandolfo “...que le pareció era de Nación Genovés...”. Fondeados juntos en la playa llevó toda la tripulación de la goleta al corsario, cogió los papeles del buque y la carga. Después de cinco horas se dieron a la vela acompañados por una bombardarda que tenían apresada y fondearon en Arcila. Pasados dos días llegó un bergantín goleta procedente de Gibraltar en el que iba un comisionado llamado Pasano y transbordaron a aquel el cargamento de la bombardarda compuesto de lana, azúcar y otros efectos. El capitán corsario determinó transbordar la harina y ya fuese porque no podía detenerse mucho tiempo o por que el bergantín goleta no podía con más carga, llamó a cubierta al capitán español Santiago Fernández y le dijo que iba a cumplir con las instrucciones de echar a pique su barco. Este pidió al corsario que tuviese consideración, que el producto de aquella embarcación era de su propiedad. Debido a sus ruegos le dijo que lo dejaría libre pero con la condición de que fuese a Larache y no a otro puerto a vender el cargamento y que por el rescate del buque debía entregarle 600 duros y que lo podía hacer en Larache dando un recibo a algún capitán de barco sardo; de lo contrario debía dirigirse a Gibraltar y hacer la entrega a su amigo Pasano, “...amenazándole de que si así no lo cumple y lo volviere a encontrar o el otro su compañero la goleta Trinidad lo quemarían con el buque...”. Ahí se separaron. Santiago Fernández puso rumbo a Larache. Fondeó en la barra. Al día siguiente fue a puerto y vino a bordo un moro que le dijo que era el Vicecónsul de España, le pidió los papeles y le entregó el rol y la patente que le había devuelto el capitán colombiano. Cumpliendo la promesa hecha al capitán Gandolfo vendió 230 fgas de trigo a 18 reales de vellón [en adelante rv] cada una y 128 sacos de harina a 40 rv cada uno. Entregó los 600 duros a Francisco Méndez, patrón de la bombardarda inglesa *Neptuno*, hombre de confianza que se obligaba a ponerla en manos del capitán corsario en Gibraltar.

El capitán Santiago Fernández estuvo enfermo,

se recuperó y tuvo dificultades para zarpar de Larache al no poder llevar el ancla que perdió "... con doce o trece varas de él que era de cáñamo de nueve pulgadas y media vida con un ancla de cuatro quintales y medio..." Su periplo concluyó en Algeciras de donde se negaba a salir por miedo a los colombianos, a pesar de que el Comandante de Marina le aseguró navegar comboyado con una corbeta de guerra española hasta el cabo de Gata. El capitán Fernández, prudentemente, decidió esperar órdenes de sus cargadores, con el acuerdo de toda su tripulación (Colety, 1826: 166). Debió recibir órdenes de continuar el viaje hacia Barcelona, pero ahora solo y sin convoy. Hombre precavido y "... temeroso de que pueda sobrevenirle la desgracia que se recela de ser apresado por los colombianos...", teniendo en cuenta sus responsabilidades y el derecho de reclamación que le asistía otorgaba que en el caso de sufrir tal desgracia, protestaba contra aquel a quien le corresponda (Colety, 1826: 209).

Otro capitán mercante español apresado por corsarios colombianos insurgentes fue don Joaquín Antonio de Goyeneche, que lo era de la fragata mercante española *Andrea*. Manifestó en su declaración ante el notario que el buque era propiedad de Marzan Hermanos, comerciantes de Cádiz, y que estando allí con carga de vino y aceite para llevar a Puerto Rico, Cuba y La Habana se hizo a la mar el día dos de mayo. El día cinco "...a las diez, cantaron del tope vista de velas por el S.S.O. sin que a causa de la calima se pudiese distinguir más que las dos jarcias y penol de dos cangrejas y que ceñía el viento en buelta del E por cuyo extraño aparejo empezaron a sospechar y a observar sus maniobras..." Más tarde largaron una bandera que no pudieron distinguir y empezaron a darles caza "...a poco rato conocieron su superior andar..." y poco después largó bandera y gallardete americano y un cañonazo. El capitán español le contestó con bandera americana pero no por ello desistió de la caza. A las dos y media estaban a la voz y les mandó ponerse en facha y llevar los papeles a su bordo. Cuando llegó el bote arrió la bandera americana e izó la colombiana "...y no tuvieron otro remedio que arriar la americana que aún conservaban arriba y rendirse..." estando a 32° 52' 24'' de latitud y 3° 43' 30'' de longitud del meridiano de Cádiz. El capitán español fue conducido al bergantín corsario llamado *El Libre*

(antes *El Romano*) al mando de don José Cotarro. Rápidamente trasbordó su tripulación y marinó la fragata con la gente del corsario. Estuvieron en la mar hasta el día 15 en que llegaron a Gibraltar, donde estuvieron en cuarentena. El 25 entraron en España quedando en el corsario solo cinco hombres, entre ellos el tercer piloto. Llegados a Algeciras se presentaron al Comandante Militar de Marina. Se vieron obligados a echar al mar cinco cajones de correspondencia pública y los papeles pertenecientes a la navegación y al buque y a la carga (Colety, 1827: 228).

Las singladuras de los corsarios colombianos no estuvieron siempre exentas de riesgo y algunas de sus embarcaciones fueron apresadas por barcos españoles. Fue el caso de la embarcación colombiana *Santísima Trinidad* que fue capturada por don Francisco Maury, patrón del falucho agregado al juzgado de Rentas del Campo de Gibraltar, nombrado *San Juan*. La detención se produjo la noche del 19 de agosto de 1826 (Colety, 1826: 456). Pero en este apresamiento aparecen otros interesados que fueron don José Muñoz y don Manuel Morera, ambos de la matrícula de Algeciras, que manifestaron que se había llevado a cabo una reclamación en el juzgado de Marina por el comandante del bergantín goleta español llamado *La Encantadora* para que se le considerase interesado en la presa colombiana. La *Santísima Trinidad*, una barca, había sido apresada con anterioridad a los españoles y era conducida al puerto de Cumaná con carga de vino y aguardiente (Colety, 1826: 466).

José Muñoz, en una carta que dirigió al comandante de Marina, nos da más información sobre este caso. *La Trinidad* tenía 45 toneladas, la compró en subasta celebrada el 12 de diciembre de 1826 y su apresamiento se produjo cuando navegaba entre Ceuta y la isla de Perejil. En la actualidad la había aparejado como místico y solicitaba su matriculación en la Comandancia (Colety, 1827: 350).

En origen, según cuenta el escribano público de Marina, la barca tenía matrícula de Vinaroz y su capitán era Juan Bautista Delmas. El barco corsario que la apresó se llamaba *La República*. El remate de la subasta fue de 9.200 rv (Colety, 1827: 351).

De otra captura de barcos corsarios con

pabellón colombiano informaba Francisco Sánchez Jurado, patrón de la matrícula de Algeciras, citado más arriba, que decía ser dueño de un jabeque de 30 toneladas llamado *Santo Cristo del Grao* que compró en subasta pública en el Tribunal de Guerra del Campo de Gibraltar como perteneciente a los insurgentes colombianos, aunque asegura y jura que los legítimos propietarios del barco son don Juan Guadalupe, don Antonio Bernal Torres, don José Méndez y él mismo a partes iguales. Todos ellos eran gente de mar y de la matrícula de Algeciras (Colety, 1827: 336).

El último apresamiento de corsarios colombianos por fuerzas españolas lo conocemos de manera indirecta gracias a un poder que otorgó el coronel graduado don Ramón Solano, capitán de un regimiento de infantería de línea, de guarnición en Algeciras, a don Lorenzo Arata y Ortiz para que se personara en el expediente pendiente en la comandancia Militar de Marina sobre la represa hecha a los insurgentes colombianos, con la colaboración de las fuerzas de tierra que el otorgante mandaba como jefe del puesto militar de la Línea de Gibraltar, junto a dos escampavías de la flotilla de rentas de Cádiz, del bergantín goleta español llamado *Santiago*, alias *La Perla*, procedente de Cádiz, con cargamento de quina en cáscara y palo de tinte (Colety, 1828: 246).

2. CORSO VERSUS CONTRABANDO

Los años comprendidos entre 1814, final de la Guerra de la Independencia, y 1844, año del comienzo del reinado de Isabel II, el contrabando en la bahía de Algeciras conoció un auge espectacular. Solo a partir de la última fecha, por los cambios producidos en las tarifas aduaneras llevadas a cabo por el ministro Bravo Murillo y la nueva actitud del gobernador de Gibraltar, Rober Gardiner, se produjeron importantes cambios en relación a la situación anterior (Sánchez, 1989: 84 y ss.).

Durante la década de los años veinte se concedieron por la Corona en Algeciras contratas de corso para controlar y reprimir el comercio ilegal, es decir, el contrabando que se producía en la bahía de Algeciras. Por primera vez el corso particular, quizás debido al incremento

del contrabando procedente de Gibraltar o a la escasez de recursos de la Real Hacienda o a ambas cosas a la vez, recurre a empresarios particulares para reprimir el tráfico fraudulento.

La primera noticia que tenemos en este periodo de corsarios al servicio de la Real Hacienda hace referencia a un apresamiento cerca de La Herradura de un falucho con cargamento de tabaco de varios tipos. Lo detuvo la barca corsaria guardacostas nombrada *San Miguel*, alias *La Cigüeña*, al mando de su capitán don Miguel Ballesteros. Se subastó la embarcación apresada en don José Muñoz (Tamariz, 1826: 148). Este corsario al servicio del fisco apresó otro falucho con más de 6.000 libras de tabaco de fraude el 30 de octubre de 1825 en el Palo (Málaga). Tras la subasta la venta recayó en don José Núñez, comerciante, por 1.100 rv (Fort, 1826: 436). *La Cigüeña*, en servicio de guardacostas, apresó un falucho de 200 quintales de nombre *San José*. Fue detenido en la playa de Arenas Gordas con tabaco de fraude, sin gente a bordo ni papeles. Mandaba el guardacostas corsario don Miguel Ballesteros (Colety, 1827: 376). Dos meses más tarde cambió de patrón. Fue José Gil al mando quien apresó un falucho cargado de tabaco (Colety, 1827: 430).

Entre los armadores en corso para la represión del contrabando encontramos a Mariano Aranda, de la matrícula de Cádiz, que manifestaba que S.M. le había concedido real patente de corso "... para armar contra enemigos de la Corona y defraudadores de la Real Hacienda la cual ha sido remitida a VS y teniendo ya preparado el Armamento y dispuesto el buque competentemente resta solo se sirva entregarme la dha real autorización..." La carta iba dirigida al comandante de Marina de Algeciras (Colety, 1827: 40).

José Misiano, comerciante de Algeciras, y don Andrés Arata fueron sus fiadores, confirmaron la concesión de la patente conforme al artº 1 de la Real Ordenanza de Corso de 20 de junio de 1801 y añadían que Aranda había armado un místico de la matrícula de Cádiz llamado *El Aguila* con ocho piezas de artillería calibre de ocho y doce, fusilería y armas blancas correspondientes a un equipo de 50 hombres de tripulación que Aranda mandaría en persona.

Los fiadores manifestaron que el patrón Aranda

no “...cometerá hostilidad, ni ocasionará daño a los vasallos del Rey N S, ni a los de otros Príncipes o Estados, sus amigos y que no estén en guerra con la Real Corona, abusando de la fuerza que se le confía y que se limitará solo a perseguir y apresar a los enemigos de la misma Corona y a aquellos que faltando a sus justos deseos se ocupan en defraudar los derechos del Real Tesoro...”

Para asegurar la fianza aportaron sus bienes raíces: don Andrés Arata hipotecó más de la mitad de una casa que tenía en la calle Carretas, en el barrio de la Caridad de Algeciras, que contaba con piezas altas y bajas, patio, corral y oficinas. Lindaba por poniente con casas de Francisca Acero; por levante con la de doña Antonia Terrero y por el fondo con las de José Santiesteban. El valor de la parte hipotecada superaba los 25.000 rv (Colety, 1827: 41).

Esta empresa no fue muy afortunada pues como informan el patrón y los avalistas habiendo salido a la mar tuvo la desgracia de ser apresado por un bergantín de guerra colombiano insurgente. Ello le obligó a tirar al mar los papeles, entre ellos la patente de corso. Ahora se veían obligados a renovar la patente para poder continuar con el corso. Don Andrés Arata volvería a hipotecar, otra vez, más de la mitad de la casa que tenía en la calle Carretas (Colety, 1827: 284).

Reiniciada la actividad, José Miciano, armador del corsario que patroneaba don Mariano Aranda, se dirigió al comandante de Marina, por carta, para informarle de que se había mandado entregar para armar al místico *El Águila* la artillería y útiles que fueron suyos y que pasaron a disposición del Cuerpo de Marina tras el naufragio del buque insurgente llamado *General Saude* que encalló en las costas de La Línea. Solicitaba que se le entregaran los siguientes elementos:

La historia de *El Águila*, que resultó ser el alias del místico *Mediterráneo*, que navegaba acompañada de una escampavía de nombre *La Cigüeña* y de su capitán don Mariano Aranda, seguirá generando noticias.

Don José Miciano y Jiménez dueño del místico manifestaba que el barco residía ahora en los puertos de Valencia y que se estaba detenido por hechos que sucedieron en el mar, hechos que no aclara, y que contra él se procedía por el juzgado de la Comandancia militar de Valencia para el pago de ciertas costas. Daba un poder para que se suspendiera en Valencia la venta del barco hasta que el otorgante se personara allí (Colety, 1828: 137).

Junto a él, don José Muñoz, dueño de su escampavía *La Cigüeña*, daban poder a don Antonio Carrión, de Málaga, para que pasara a Valencia y se presentase a los capitanes de sus dos barcos corsarios, don Mariano Aranda *el mayor* y don Mariano Aranda *el menor*, su hijo, pidiéndoles que le hiciera entrega completa de los barcos y “... utensilios y arreos de navegación, armas y efectos de los armamentos...” e hicieran conducir dichos buques a la bahía de Algeciras en calidad de barcos de tráfico, poniendo todos los efectos de guerra bajo cubierta y en el caso de que hubiera faltas les exija a los capitanes cuentas de ello. También exigen la devolución de la Real Patente de Corso que se dio a Mariano Aranda *el mayor*. Autorizaron a Carrión a cobrar los sueldos devengados por el místico en la comisión para la que fue empleado por el Capitán General de aquella provincia, así como que tomase conocimiento de los gastos que se exigían al capitán Aranda en resultados de los procesos formados contra el “...por su mal manejo en el destino...” Lo autorizaba a pedir que los Aranda se presentasen de inmediato en Algeciras a dar

Cinco carronadas de hierro del calibre 8, a 600 rv cada una	3.000 rv.
Una cureña de a 12	400 rv.
Dos de a 8	600 rv.
Cuatro cureñas de a 8 para carronadas	600 rv.
Tres atacadores con lanada de a 8 para carronadas	67 r y 17 mrvs.
Por dos cucharas con sacatrapos para carronadas	90 r y 17 mrvs.
Dos llaves sueltas para la artillería a 25 rv cada una	50 rv.
Total	4.808 rv (Colety, 1827: 346)

cuentas de sus procedimientos y responder de los cargos que hay contra ellos. Si se negasen, Carrión debía recurrir a las autoridades y exigir su detención. Esta empresa corsaria, como se puede ver, estuvo llena de dificultades (Colety, 1828: 148).

Otro caso de corsarios al servicio de la Real Hacienda fue el de Vicente Llorca y don Juan Lares. El primero había sido habilitado para "... armar en corso contra defraudadores de la Real Hacienda por la Subdelegación de Rentas de este Campo..." y para ello estaban preparando un falucho laúd, de la matrícula de Algeciras, llamado *N^a S^a del Naufragio* de siete toneladas, valorado en 8.000 rv que correspondía de por mitad a Llorca y Lares.

Establecieron que los resultados del armamento, fuesen favorables o desfavorables, serían al cincuenta por ciento, lo mismo que los gastos que ocasionase poner en marcha la empresa corsaria; llevarían una tripulación de veinte hombres que estaría bajo las órdenes de Llorca y la paga de la tripulación "...se hará del modo que se tuviese por más ventajoso que combinasen las dos partes..." (Colety, 1827: 112).

Llorca comenzó pronto a actuar contra el contrabando. Así lo deducimos de un documento de venta de barco que hizo Juan García, de la matrícula de Algeciras, que decía haber adquirido un falucho de porte de cinco toneladas que sin gente ni papeles aprehendió con carga de fraude don Vicente Llorca, armador y capitán del falucho *Virgen del Naufragio*, agregado al resguardo de Rentas de este Campo. Lo adquirió en subasta pública y luego lo vendió a Francisco Navarro de la matrícula de Estepona (Colety, 1827: 205).

Como se citó más arriba, la bahía de Algeciras conoció durante los diez últimos años de reinado de Fernando VII una elevada actividad contrabandista. Una de las fuentes que nos sirven de información para conocer su alcance es la subasta de embarcaciones apresadas con géneros de fraude que se llevaron a cabo por los tribunales. Los nuevos propietarios de las embarcaciones se veían obligados a registrarlas y acreditarlas ante la Comandancia de Marina dado que la mayoría de las capturas se hacían sobre barcas sin nombre, sin papeles y, evidentemente, sin tripulación.

Veamos algún caso: Francisco Tamariz, escribano público de S.M., del Resguardo de Mar del puerto de Algeciras y de la Junta Principal de Sanidad del mismo, relataba que, por el cabo agregado al Resguardo, don Manuel del Rio, y la tripulación del falucho de Rentas se apresó en la Piedra de Cuadrado una barquilla pesquera con cargamento de sacos de trigo extranjero. Formado el sumario se remitió al Tribunal de la subdelegación de Rentas de este Campo. Declarado el comiso, comisionó para la venta al apresador, procediéndose a su subasta pública, recayendo el remate en Antonio Rey por importe de 120 rv (Tamariz, 1824: 174). Existen decenas de documentos de subastas, compras y nuevas matriculaciones de embarcaciones apresadas con contrabando en los años que corresponden a este trabajo.

Los puntos en los que se producían las detenciones o las huidas abarcan toda la costa interior de la bahía, así como del Estrecho y costas atlánticas y mediterráneas: una barquilla de 200 quintales con carga de tabaco y ropa aprehendida sin gente ni papeles frente a Sanlúcar de Barrameda entre Torre Carbonera y Mata de las Cañas (Colety, 1827: 432); la escampavía de Rentas apresó una barca con 6.297 libras de tabaco de varias clases y 4.487 libras de cigarros de Virginia en las aguas de la Torre de la Arenilla. La barca se valoró en 5.789 rv (Colety, 1828: 80). José Canales compró un falucho apresado con 33 bultos de tabaco en La Tunara por la escampavía *La Perla* (Colety, 1828: 182). Por citar solamente algunos ejemplos.

Los cargamentos apresados no eran siempre de tabaco, aunque es el género que mayoritariamente aparece en las aprehensiones. El cabo principal del Resguardo, don José Santisteban, apresó una barquilla pesquera de tres bancadas y 15 quintales de carga que llevaba dinero con destino a Gibraltar (Tamariz, 1824: 177); el falucho de Rentas del Resguardo al mando del patrón José Reguera detuvo junto a Punta Carnero una barquilla pesquera de porte de 36 quintales cargada de trigo (Tamariz, 1824: 187); el cabo habilitado del Resguardo de Tierra, don Bartolomé Rodríguez, aprehendió una barquilla con tabaco, arroz y pimienta de fraude (Tamariz, 1824: 251); un candray fue apresado con madera de construcción "...que se hiva a



Lámina 2. Torre Arenillas, en la costa de Huelva. Imagen de Ángel Sáez

extraer del Reino...” (Tamariz, 1826: 24). La Armada participaba esporádicamente también en la represión del contrabando. El teniente de navío de la Real Armada don Joaquín Santolalla, comandante de la corbeta de SM *Diana*, de la división del apostadero de Algeciras, daba poder, en su nombre y en el de todos los miembros de su tripulación, al alférez de navío don Saturnino Montojo para que entendiera en el apresamiento que se hizo de dos faluchos contrabandistas que se descargaron y almacenaron en Algeciras (Colety, 1826: 170). Al menos uno de los faluchos fue apresado en aguas próximas a Fuengirola “...sin gente ni papeles...” (Tamariz, 1826: 201).

Los contrabandistas, cuando tenían que trasladar el género de un lugar a otro lo camuflaban para evitar su aprehensión. Don Salvador Peñalver relataba que Manuel Pomares, Joaquín Más y Francisco Torrell, vecinos de Crevillente, estaban presos en Algeciras desde el 24 de junio por considerárseles cómplices en el delito de 96 libras de cigarros de hoja de Virginia que se aprehendieron en un rollo de esteras que conducían a la plaza de Ceuta en el jabeque correo (Moscoso, 1830: 13, 35 y 37).

El contrabando se convirtió, en un periodo de profunda crisis económica en todo el reino, en un factor de atracción de población, mayoritariamente masculina, que encontró en torno a Gibraltar una fuente de subsistencia que, a pesar de los riesgos que conllevaba su carácter ilegal, debía resultar rentable. La procedencia de los contrabandistas es muy variada.

Muchos proceden de los pueblos de la cercana Serranía de Ronda: Juan Guerrero, de San Roque, residente en La Línea, dice que Esteban Gómez, vecino de Grazalema estaba preso desde el 4 de septiembre en que fue detenido con otros en el sitio de La Herradura, término de Jimena, cuando conducía varios géneros de algodón. Lo detuvo el segundo comandante del Cuerpo de Carabineros don Pedro Peña (Moscoso, 1830: 43). Juan Márquez, de Alpendeire; Salvador Benítez, de Benaoján; Juan Pérez, José Rodríguez, Juan Pérez Torroja y Sebastián Benítez de Cortes de la Frontera estaban encausados en el tribunal de rentas por contrabando (Chacón, 1833: 104).

Otros procedían de la costa malagueña y del interior de Andalucía: Blas Barea, de Mijas; Francisco de Castro, de Estepona; Diego Herrero,

de Almogía y José Calavrés, de Priego, estaban detenidos en Algeciras. Según ellos por "...equivocadamente haber pertenecido a una cuadrilla de contrabandistas..." (Chacón, 1832: 25). Antonio García, de la Puebla de Cazalla, estaba preso por haber sido detenido con varios fardos de tabaco y varias caballerías. La detención la hizo el sargento de Carabineros Francisco San Juan en el sitio llamado Llano de los Contrabandistas. El contrabando dejaba sus huellas también en la toponimia del Campo de Gibraltar (Chacón, 1833: 117).

Otros eran de la comarca y sus cercanías: Juan Juárez, Pedro Herrera Bautista y Antonio Perales, vecinos de Jimena; Salvador Fernández, de Ubrique, y José Martínez, de Cortes, son sospechosos de contrabandistas y están detenidos, "...cuyas identidades me tienen acreditadas con sus correspondientes pasaportes y cartas de seguridad..." (Chacón, 1832: 198). Pedro González, de San Roque, estaba preso por sospechoso de ser contrabandista (Chacón, 1833: 52). Ángel Barbara, José Cons, José Parodi, Ventura Proeta, Francisco Girao, Antonio Ansuela, Ignacio Díaz, Juan Busina, Rosario Díaz, Domingo Cuba, Juan Bautista Gabriel, Manuel Mesa, Francisco Pereira y José Serrano, patrón y tripulantes del falucho *Guillermo Cuarto* de Gibraltar fueron detenidos por el teniente de carabineros don Antonio M^a Castorfida cargados con tabaco y otros efectos. Estaban presos en la cárcel de la Isla Verde (Chacón, 1833: 90).

La represión del contrabando no solo se llevaba a cabo en el mar. Las fuerzas del orden público continuaban su labor en tierra. Algunas de sus actuaciones, al menos las que aparecen recogidas en la documentación, hacen referencia a puntos estratégicos en los que debía ser frecuente el encuentro entre grupos de contrabandistas: Pedro Guerrero Quintanilla, vecino de San Roque, habitante de La Línea, relataba que Rafael Lobo, vecino de Jimena, estaba preso en la cárcel de Algeciras desde el 24 de junio. Fue conducido allí con otros individuos por una partida del Cuerpo de Carabineros de Costas y Fronteras de la 4^a Cía. destinada en este Campo "...en ocasión que iba a entrar en la Benta de Guadacorte término de Los Barrios y que se retiraba para su pueblo con una bestia mular que le detuvieron... [ilegible] ...que dha partida buscaba a varios contrabandistas que

se habían dispersado..." (Moscoso, 1830: 23).

Juan Lorda, vecino de Benaoján, estaba preso desde el 24 de junio (igual a la anterior) en ocasión de "...venir al caserío de Palmones a cobrar el valor de una carga de tocino que había vendido en un rancho de carbón de la Almoraima, sospechando aquellos [el Resguardo] fuese uno de los contrabandistas que buscaban y se habían dispersado..." (Moscoso, 1830: 25).

Existían también, evidentemente, controles junto a la frontera con Gibraltar: Rafael de la Torre contaba que el 6 de julio se produjo una aprehensión de géneros y dos jumentos propios de José Dañino, de nación genovesa y vecino de Gibraltar, en la puerta del Rastrillo o línea fronteriza, por la brigada de carabineros (Moscoso, 1830: 27).

A veces las intervenciones de las fuerzas de control del contrabando generaban malestar y protestas entre los vecinos. Es el caso de don José Antonio Dieffebuno, agente de Portugal en Algeciras, que en un poder para pleitos manifiesta que se presentó en su casa almacén de géneros una partida de carabineros de costa y frontera

...y después de un prolijo y escrupuloso reconocimiento estragaron de dho almacén porción de generos de hilo que aun le había quedado por resultas de varias compras hechas en subastas celebradas en la Administración de Rentas de esta Ciudad en los años pasados procedentes de aprehensiones hechas por los empleados en dichas rentas cuyo genero fuera depositado en dha Administración; y sin perjuicio de haber exhibido los certificados y demás documentos que legitima la propiedad y justa adquirencia de los referidos géneros ha llegado a su noticia que estos se trasladan o han trasladado a la capital...

Decidió entablar recurso y dio poder a su esposa doña Dolores Herrera para que se personara en la Subdelegación General de Rentas de la Provincia de Jerez de la Frontera, residente en el Puerto de Santa María (Chacón, 1831: 11).

Los recursos y protestas de los particulares por intervenciones del Resguardo y por la sospecha de que no siempre sus representantes actuaban dentro de los límites de la legalidad aparecen recogidas en la siguiente declaración. Andrés de Fuentes, de la matrícula de Sevilla, patrón



Lámina 3. Gibraltar desde la playa de Levante de La Línea de la Concepción. Imagen de Ángel Sáez

del quechemarin *San Francisco de Paula* de su propiedad y de la de don Joaquín Ruiz y Salvador Serrano, vecinos y matriculados en Sevilla, declaró que cargó en Lepe 800 fgs de habas con destino a Adra. Zarpó el 2 de marzo. Sufrió avería al paso de la barra teniendo que retroceder para reparar. Estuvo parado hasta el 14 de abril. Salió, pero con mal viento, y estuvo parado hasta el 2 de mayo. El 8, a ocho leguas al sur de Estepona:

[...] fue abordado por el Guardacostas que manda un tal D Damián Gavarrón? [...] quien habiéndole reconocido muy prolixamente y tratándole con la mayor acritud y violencia la tripulación de dicho Guarda Costas, cual si hubiese sido un buque de criminales, le tomaron los papeles que recogió el Escribano, que oyó nombrarse D Francisco Mejías y les obligaron que siguiese sus aguas con dirección a Estepona, aunque el otorgante hizo en aquel acto y después muchas aflecciones para que se convenciese de la legalidad de su [ilegible] hasta a separarles de la determinación que habían tomado y en efecto lo condujeron y fondearon en la rada de Estepona la noche del mismo día. Al día siguiente fue conducido con su tripulación en tierra y

llevado a la presencia del comandante y Escribano de Rentas de aquel Pueblo por quienes les fue recibidas sus declaraciones las cuales concluidas en el mismo día les fue notificado seguidamente de que el Buque y el cargamento habían sido decomisados y en el momento se verifica la [ilegible] esta providencia fue tan inesperada por que no era posible haber llenado [o llevado] las diligencias de instrucción en tan pocas horas como mediaban. Se disponía el otorgante a hacer aquella defensa e impugnación que era debida con las reclamaciones consiguientes, mas tubo que suspenderlo por que se vio amenazado por los individuos del Guarda Costas y singularmente por el que hacía de Escribano, D Francisco Mejías, quienes le estrecharon a que abandonase sus intento y aun a que dejase el Pueblo, para lo cual en breves minutos le presentaron el pasaporte con que marchar por mano del dicho Mejías, quien le exigió diez y seis duros por él y mas dos por sus diligencias de traerlo, siendo de advertir que entre tanto esto sucedía el propio Mejías se propuso seducir a la tripulación del otorgante para que declarasen a su voluntad, estrechándolos también para que abandonasen el Pueblo. En tales

circunstancias convencido del objeto que guiaba a los individuos del Guarda Costas y que habiéndose atropellado todas las órdenes e instrucciones que arreglan los procesos en los casos de las aprehensiones de fraude, compelido por otra parte y habiendo concebido un fuerte temor de que procediesen con mayor violencia contra sus personas y fuesen mayores los perjuicios, creyó ser el mejor partido salir inmediatamente del Pueblo, como lo hizo, acompañado solamente del marinero Jacinto Sola y los demás de la tripulación lo verificaron también del modo que cada cual pudo, sin haber sacado otra cosa más que la ropa y un poco de comestible para la gente. Que el referido Sola se dirigió a Gibraltar para buscar [ilegible] y el otorgante a esta ciudad como primer punto donde existe Jefe de Matricula para presentarse y darle cuentas del suceso referido [...] y para prepararse a los recursos que le son propios en defensa del agravio que se le ha inferido y de los intereses que se le han usurpado, tanto al otorgante como a los demás propietarios del buque y cargamento [...]. Andrés de Fuentes realizó una protesta oficial, ante notario, contra el capitán, el escribano, la tripulación del guardacostas y contra el jefe de rentas de Estepona (Colety, 1826: 136).

Las aguas del Estrecho y las costas del norte de África contemplaron también las acciones destinadas a reprimir el contrabando. Juan Borastero, vecino de Gibraltar, manifestaba ser el dueño del falucho de la matrícula de la plaza llamado *Los Dos Hermanos*, patroneado por Antonio M^a Vicentino, de Gibraltar. El barco se alistó con documentación del gobierno inglés para viajar a Argel con carga de tabaco y ropa. Estando a 8 o 10 leguas de Fuengirola vieron como un buque sin bandera se dirigía hacia él, le hicieron señales indicando el pabellón inglés, pero como continuó la persecución el patrón se dio a la fuga y en vez de dirigirse a España lo hizo sobre la costa de África encallando en las playas de Tetuán a seis millas del puerto "...y como quiera que a pesar de esta operación continuaba persiguiéndole haciéndole un sostenido fuego determinó para evadirse del riesgo que lo amenazaba saltar en tierra con la tripulación, dejando dicho buque encallado en aquella playa el cual sacaron los apresadores y se lo llevaron...". Su buque fue apresado por otro del Resguardo Marítimo al mando del capitán don Juan Gomila

(Chacón, 1832: 108). La participación directa de intereses de particulares ingleses en el tráfico ilegal de tabaco se pone de manifiesto en un poder que otorga don José _____?, capitán del falucho del Resguardo *Neptuno*, por el que otorgaba a don Jaime Ruiz Abreu "...representante de la empresa de los referidos guardacostas..." y a don Bernardo Loustaran (?), de Málaga, la potestad para que le representasen en la causa por la aprehensión de tabaco en el falucho inglés *Spalfin* (?) (Chacón, 1833: 29).

Según se desprende de la documentación, buena parte de las dotaciones de los barcos contratados para perseguir el contrabando procedían de zonas muy alejadas de la Comarca, en particular de Levante y Menorca, isla de gran tradición corsaria.

Isidoro Llorca y su hijo Isidoro, vecinos de Benidorm, decían ser "...individuos de la tripulación del buque de la contrata en persecución del contrabando..." y habían participado en varias aprehensiones. Como estarían ausentes cuando se cobraba lo que les corresponde daban poder para hacerlo a don Bartolomé González (Colety, 1832: 20).

Miguel Neto, Juan Oleo, Antonio Lartre y José Amengual, naturales de Mahón y residentes en Algeciras, decían que Juan Ramón de Fuente, residente en Algeciras, les había prestado en diferentes ocasiones cantidades de dinero para atender a sus necesidades que no han podido devolverles en metálico y habiendo desembarcado de la goleta del Resguardo *La Perla*, reconocen que ceden a Juan Ramón lo que ellos deben percibir por las diferentes aprehensiones que han hecho durante su servicio en el resguardo (Ronda, 1833: 269). En el mismo caso se encuentran Pedro Tartabull y otros, naturales de Mahón, tripulantes de *La Perla* y residentes en Algeciras. Decían que Juan Ramón de Fuente, residente en Algeciras, les había prestado en diferentes ocasiones cantidades de dinero hasta 1.400 rv y reconocen que ceden al prestamista lo que ellos deben percibir por las diferentes aprehensiones que han hecho durante su servicio en el resguardo (Ronda, 1833: 137).

3. CONCLUSIONES

La primera conclusión de esta comunicación es que demuestra, sin ningún género de dudas,

la presencia de corsarios independentistas hispanoamericanos, luchando abiertamente contra los intereses de la Corona de España en las aguas del Estrecho y contando como base, desde la que realizar sus ataques a mercantes españoles, la ciudad y el puerto de Gibraltar.

Considero que una de las aportaciones más novedosas de esta comunicación es que recoge el hecho de cómo en las aguas de la bahía se realizaron contratas de corso para actuar de forma oficial contra el contrabando. No he encontrado documentos semejantes que reflejen tal actividad en el XVIII y creo que es la primera vez que se dan estas actuaciones para reprimir el fraude a la Real Hacienda. ■

4. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

4.1. Bibliografía

Guerra Martiniere, M. (1994). *Los corsarios insurgentes en la independencia de América. 1808-1824*. <http://revistas.pcup.edu.pe>

Sánchez Mantero, R. (1989). *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Cádiz: Diputación Provincial.

4.2. Fuentes

Melle Navalpotro, A. (1995). *Inventario de los fondos notariales. Distrito notarial de Algeciras*. Algeciras: FMC José Luis Cano.

Notarios Años Signaturas

Colety de la Calle, Miguel 1827 01-0190
 Colety de la Calle, Miguel 1828 01-0187
 Colety de la Calle, Miguel 1828 01-0191
 Colety de la Calle, Miguel 1829 01-0192
 Colety de la Calle, Miguel 1829 01-0187
 Colety de la Calle, José 1829 01-0222
 Colety de la Calle, Miguel 1831 01-0193
 Colety de la Calle, Miguel 1832 01-0194
 Colety de la Calle, Miguel 1833 01-0195
 Chacón, Miguel 1822-1823 01-0255
 Chacón, Manuel 1824-1826 01-0256
 García de la Torre, Fernando 1826 01-0734
 Puche y Balboa, Frcº. de Paula 1829-1835 01-0618
 Puche y Balboa, Frcº. de Paula 1830-1835 01-0733
 Ronda y Ordóñez, José de 1831 01-0712
 Ronda y Ordóñez, José de 1833 01-0670

Nota aclaratoria: los documentos pertenecientes a los notarios don Juan Ventura Fort, don Manuel Moscoso y don Francisco Tamariz aparecen de forma dispersa entre los documentos de los notarios citados más arriba. Ninguno de estos tres aparece como titular en los índices del registro citado más arriba.

Mario L. Ocaña Torres

Licenciado en Geografía e Historia. Profesor UNED

Cómo citar este artículo:

Mario L. Ocaña Torres (2019). "Corsarios independentistas hispanoamericanos y contrabando en aguas del estrecho de Gibraltar. 1823-1833". *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (50), abril 2019. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 13-24.
