

LA ODISEA DE UNOS CORSARIOS DE TARIFA EN EL AÑO 1801.

Carlos Posac Mon

Por instigación de Manuel Godoy, Príncipe de la Paz y todopoderoso valido de Carlos IV, la Corte de Madrid orientó el rumbo de la política exterior nacional, siguiendo dócilmente la estela de la que practicaba el Directorio de París, de tendencia anglófoba. Cómo fruto de la concordancia de pareceres, España y Francia concertaron el Tratado de San Ildefonso, firmado el 18 de Agosto de 1796, sancionando con él una estrecha alianza que de manera inexorable condujo en breve tiempo a un enfrentamiento bélico con Inglaterra.

La guerra sería larga y porfiada, con una corta interrupción propiciada por la efímera Paz de Amiens (25 de Marzo de 1802) y para los españoles terminaría cuando los trascendentales acontecimientos ocurridos en la Primavera de 1808 convirtieron en enemigos a los aliados franceses, mientras que los ingleses, antagonistas de la víspera, se trocaban en compañeros de armas.

Rotas las hostilidades a las escasas semanas de haberse firmado el Tratado de San Ildefonso, las aguas del estrecho de Gibraltar y las alledañas a éste se convirtieron en constante palenque naval. No obstante, de los múltiples enfrentamientos que tuvieron por escenario ese ámbito marítimo, tan sólo dos merecen calificarse como batallas. En el primero, librado en Julio de 1801 en la bahía de Algeciras, una flota francesa mandada por el Almirante Linois causó importantes pérdidas a la *Royal Navy*, contando con el apoyo de lanchas cañoneras españolas y el fuego de las baterías costeras. La satisfacción por el éxito obtenido en aquella acción quedaría empañada pocos días después cuando, confundidos por las tinieblas de la noche, los navíos "*Real Carlos*" y "*San Hermenegildo*" se atacaron mutuamente y ambos se hundieron con la pérdida de casi todos sus tripulantes. La segunda batalla tuvo lugar frente al cabo de Trafalgar

Historia

en Octubre de 1805 y sus catastrófico desenlace supuso un gravísimo revés para la entente hispano-francesa.

Aparte de esos dos combates y de algún choque esporádico sin trascendencia entre navíos de guerra de las marinas beligerantes, la intensa actividad bélica desarrollada en el área gibraltareña fue protagonizada principalmente por embarcaciones de pequeño porte armadas para ejercitar la guerra de corso. Provistas de patentes expedidas por las autoridades de Marina y cumpliendo unas *Ordenanzas* que reglamentaban sus deberes y derechos, las naves corsarias tenían como objetivo primordial la captura de buques mercantes enemigos. Practicaban una *industria de guerra* alentada y protegida por el Estado. En calidad de socios capitalistas la financiaban unos armadores y, arriesgando sus vidas, la tenían como *modus vivendi* humildes gentes de mar que cumplían, a la par, una obligación patriótica y una tarea lucrativa.

Los barcos corsarios españoles que merodeaban por el Estrecho y sus inmediaciones -contando en algunas ocasiones con el concurso o la competencia de navíos franceses- tenían sus principales bases en Tarifa, Algeciras y Ceuta, mientras que los que estaban al servicio de Inglaterra se apoyaban en el apostadero de Gibraltar. Ambos bandos disponían de tripulaciones un tanto heterogéneas y aunque predominaban en ellas los naturales de los cuatros puntos citados, había un notable porcentaje de marinos foráneos, destacando los oriundos de Génova y de Malta.

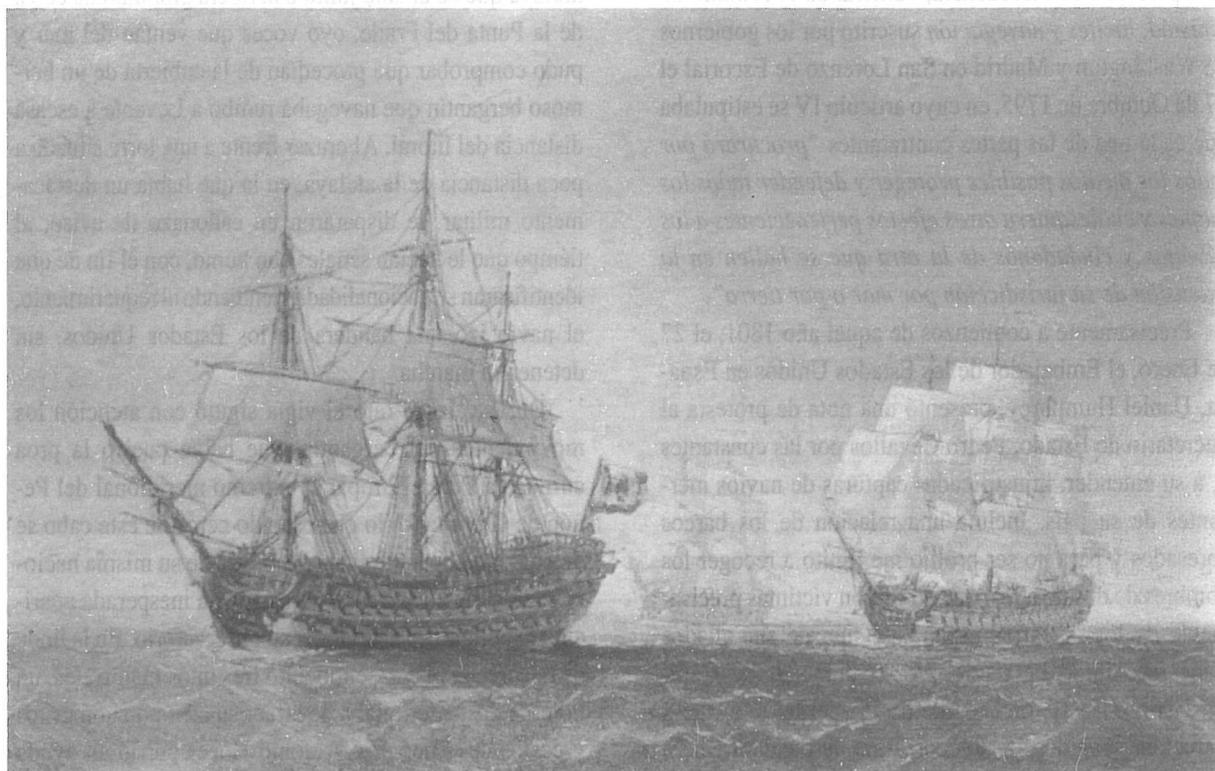
Pocas semanas después de haberse librado la batalla naval de Algeciras y, concretamente, en la mañana del 21 de Agosto de 1801 zarpó de Tarifa un barco corsario presto a merodear por las aguas gibraltareñas, al acecho de posibles presas. Era un falucho (1), bautizado con el piadoso nombre de "*Nuestro Jesús y Animas*" aunque popularmente se le conocía como "*El Pájaro*". A las pocas horas de hacerse a la mar se vería implicado en un lance imprevisto, del que da noticia el relato que sigue (2). En realidad sería un episodio intrascendente, una mera anécdota en la guerra de corso que se libraba en el área del Estrecho pero vale como paradigma de las

aventuras y desventuras vividas por gentes de mar, entre las que, posiblemente, encontraríamos los ancestros de algunos de mis lectores.

"EL PÁJARO" DETIENE UN NAVÍO NORTEAMERICANO.

El falucho pertenecía al armador Vicente Sabona y lo mandaba Juan Lucena, un lobo de mar tarifeño. Compulsando diversos datos es posible establecer un rol incompleto con los nombres de algunos de sus tripulantes, con bastantes discrepancias en la transcripción de sus apellidos. En esta lista parcial predominan los originarios de la isla de Malta, cuyo número ascendía a la media docena. Allí habían nacido Angel Zara (o Zahara), lugarteniente del Capitán Lucena, el proel Francisco Carmeli, el contraestre Salvador León, Vicente Farrulla (o Sarrulla), Angel Vochert y Miguel Sarmosa (o Carmosa). De otros puntos procedían el pontevedrés Pedro Antonio de Abad, el algecireño Tomás Prieto, el portugués Andrés de Paya, el calafate Diego Pérez Blanco, natural de Isla de León, actual San Fernando, el tarifeño Juan Fernández Bandera, Angel Queisquiere (o Quequero o Tesquera), Félix Grier (o Gres) y Juan Hernández, sin que conste el gentilicio de los tres últimos. Iba también a bordo, en calidad de intérprete, un Thomas Day, que posiblemente era de origen británico.

Sobre las dos de la tarde del precitado día 21 de Agosto, encontrándose a unas dos leguas de la isla de Tarifa, a Levante del Cabo Espartel y frente a la desembocadura del Arroyo del Puerco, "*El Pájaro*" dio el alto a un barco mercante que venía del Atlántico. Era un bergantín de esbelta figura que podía convertirse en navío de guerra, gracias a las ocho portas abiertas en cada uno de sus costados y otras dos en la proa, aptas para el montaje de piezas de artillería. Tenía por nombre "*Friends of Adventure*", es decir, "*Amigos de Aventuras*" aunque los documentos que me sirven de fuente informativa lo traduce erróneamente como "*Hermanos de Aventura*". Iba al mando del Capitán Joachim Brown



Navíos del siglo XVIII, por Cortellini. Museo Naval. Madrid.

y estaba abanderado en los Estados Unidos, gozando por consiguiente de la consideración de neutral en el conflicto bélico en que se debatían las principales potencias europeas.

Ejercitando el derecho a inspeccionar la tripulación, pasaje y cargamento de los barcos neutrales, reconocido en las normas internacionales que reglamentaban la guerra de corso, el Capitán Lucena pasó a bordo del bergantín con algunos de sus hombres, incluyendo al intérprete Thomas Day. El Capitán Brown, descrito por uno de los corsarios como *"hombre alto rubio y carirredondo"*, manifestó que el bergantín procedía de Nueva York y llevaba rumbo al puerto de Liorna, con una carga de 512 cajas de azúcar consignadas a la firma comercial Landi y Constantini. A la hora de examinar los documentos de la tripulación, en la que figuraban dos negros -el cocinero y un grumete- se comprobó que faltaban los concernientes al sobrecargo, circunstancia que levantó las sospechas

de Lucena, sospechas que se acrecentaron cuando uno de los marinos que le acompañaban, el maltés Salvador León, le dijo que notaba un extraordinario parecido entre Joachim Brown y un Capitán inglés que conoció en Gibraltar hacía unos nueve meses, cuando él formaba parte de la dotación de un barco marroquí que hizo escala en el Peñón. Además, le constaba que la empresa Landi tenía un establecimiento en Londres.

Pretextando que quería examinar con mayor detenimiento los papeles que le mostrara Brown, el Capitán Lucena decidió llevar el bergantín a Tarifa, unido con un cable a su falucho, y como medida precautoria para evitar que se escabullera, dejó en él a su segundo, Angel Zara, con los marinos Angel Queisquiere, Vicente Farrulla, Félix Grier, Juan Hernández y el intérprete Thomas Day.

Por lo general, los corsarios españoles se mostraban recelosos con los barcos mercantes estadounidenses y

Historia

los apresaban con frecuencia, vulnerando el *Tratado de amistad, límites y navegación* suscrito por los gobiernos de Washington y Madrid en San Lorenzo de Escorial el 27 de Octubre de 1795, en cuyo artículo IV se estipulaba que cada una de las partes contratantes “*procurará por todos los medios posibles proteger y defender todos los buques y cualesquiera otros efectos pertenecientes a los súbditos y ciudadanos de la otra que se hallen en la extensión de su jurisdicción por mar o por tierra*”.

Precisamente a comienzos de aquel año 1801, el 27 de Enero, el Embajador de los Estados Unidos en España, Daniel Humphrey, presentó una nota de protesta al Secretario de Estado, Pedro Cevallos por las constantes y, a su entender, injustificadas capturas de navíos mercantes de su país. Incluía una relación de los barcos apresados y para no ser prolijo me limito a recoger los nombres de dos de ellos, que no fueron víctimas precisamente de los corsarios españoles, sino de sus aliados franceses. Uno era el navío “*Hope*” al mando del Capitán George Hasty, procedente de Filadelfia y en ruta a Barcelona, cogido por dos corsarios de bandera gala a legua y media de Tarifa y llevado a Algeciras. El otro se llamaba “*Eagle*”, capitaneado por Josiah Ingershol, que venía de Nueva York con carga de café y azúcar valorada en 12.000 duros y fue apresado en pleno Estrecho de Gibraltar siendo conducido también a Algeciras.

El falucho y el bergantín fondearon sin novedad en aguas de Tarifa. Al poco rato se levantó viento de Poniente y ante el temor de que arreciara, el Capitán Lucena dispuso que el barco americano, custodiado por los seis hombres que había dejado en él, zarpara con rumbo a Algeciras, donde aguardaría sus instrucciones. Cumpliendo a regañadientes tales órdenes, el Capitán Brown emprendió viaje, siguiendo una ruta muy próxima a la costa.

UN HOMBRE AL AGUA

En las primeras horas de la tarde del precitado día 21 de Agosto Antonio Hoces, estando de vigía en una

atalaya que se alzaba junto a la ribera gibraltareña cerca de la Punta del Fraile, oyó voces que venían del mar y pudo comprobar que procedían de la cubierta de un hermoso bergantín que navegaba rumbo a Levante a escasa distancia del litoral. Al cruzar frente a una torre situada a poca distancia de la atalaya, en la que había un destacamento militar, le dispararon un cañonazo de aviso, al tiempo que le hacían señales con humo, con el fin de que identificaran su nacionalidad. Atendiendo al requerimiento, el navío izó una bandera de los Estados Unidos, sin detener su marcha.

Durante largo rato el vigía siguió con atención los movimientos del bergantín, que había puesto la proa enfilada a Punta Europa, el extremo meridional del Peñón de Gibraltar. Vio que estando cerca de este cabo se detenía junto a una fragata de guerra de su misma nacionalidad surta en aquellos parajes. Una inesperada aparición le obligaría a abandonar su observatorio. En la linde de la cercana playa, semioculto tras unos matorrales, un hombre desnudo trataba de atraer su atención con gritos y gestos desesperados. Antonio Hoces corrió en ayuda del desconocido y pudo comprobar que estaba muy extenuado y tenía diversas heridas y magulladuras. Dijo que se llamaba Vicente Farrulla, era marino del corsario “*El Pájaro*” de la matrícula de Tarifa y lo habían tirado al mar los tripulantes del bergantín americano que hacía poco tiempo había pasado frente a la atalaya.

El vigía llevó al maltrecho Farrulla a la cercana torre y lo dejó en manos de Francisco Carmona, Oficial del regimiento Provincial de Córdoba (3), jefe de la pequeña guarnición acantonada en ella. Tras escuchar las explicaciones del corsario, ordenó su traslado inmediato a Algeciras. Además dirigió un escrito al Cuartel General del Campo de Gibraltar, en el que con buena letra y usando una ortografía que evidenciaba su habla andaluza decía:

“Destacamento de la Punta del Fraile. El Oficial del espresado da parte a su General de averse presentado un hombre en cueros el que dise venir conduciendo una presa del corsario pájaro

el qual remito a usia para que le entere de lo ocurrido. Punta del Fraile 21 de Agosto de 1801. Francisco Carmona”.

Este comunicado serviría de encabezamiento para un proceso incoado por el Juzgado Militar de Marina de Algeciras, siguiendo órdenes del Conde de la Haye de Saint Hilaire, Comandante General del Campo de Gibraltar con residencia en San Roque. Se encomendó su tramitación a Juan Alonso de Espino y Rendón, Capitán de Navío de la Real Armada y Comandante Militar de Marina de Algeciras. Tendría como base la supuesta transgresión de las leyes del mar por parte del Capitán y tripulación del “*Friends of Adventure*”.

Como primera diligencia el día 23 se tomó declaración a Farrulla que estaba en el Hospital de la Caridad de Algeciras. Recojo sus explicaciones a partir del momento en que el bergantín americano dejaba las costas de Tarifa. Al llegar a la altura del Tolmo se hizo necesaria una maniobra en el velamen y los americanos se negaron a ejecutarla, lo que obligó a los seis corsarios a reunirse en la proa para llevarla a cabo. Aprovechando la coyuntura, el Capitán Brown y sus hombres se lanzaron repentinamente contra ellos provistos de espeques (4), pistolas, sables y chuzos. Farrulla trató de hacerles frente con una pistola pero no tuvo oportunidad de usarla, al recibir un sablazo en la cabeza que lo dejó casi inconsciente. Luego lo golpearon con un palo en diversas partes del cuerpo.

Según conjeturaba, sus agresores debieron pensar que estaba muerto y lo tiraron al mar para deshacerse de su cadáver. Al contacto con el agua recuperó la conciencia y, aunque a duras penas, se puso a nadar en dirección a la costa, que no estaba muy lejana. Sacando el cuchillo que llevaba en un bolsillo desgarró sus ropas a fin de moverse con mayor soltura. Quiso un azar afortunado que la fuerza de la marea lo impulsara suavemente hacia una playa inmediata a la Punta del Fraile, donde lo encontraría el vigía Hoces. Preguntando acerca de la suerte que corrieron sus cinco compañeros no pudo dar ninguna respuesta aunque, a juzgar por la saña con que fueron atacados, temía que los hubieran matado.

Siguiendo instrucciones del Juzgado de Marina de Algeciras, el 2 de Septiembre fueron interrogados en Tarifa el Capitán Lucena y varios tripulantes de su falucho. Se encargó de la diligencia el Teniente de fragata Francisco de Arcas Sancho, Subdelegado Militar de Marina en esta ciudad, sirviendo de amanuense el Escribano Pedro de Ronda. Sus declaraciones no aportan nuevos datos a cuantos venimos contando pero quedó bien patente en ellas el trato correcto que recibieron en todo momento el Capitán Brown y sus hombres a los que incluso obsequió con refrescos y dulces durante su breve escala en aguas tarifeñas. A tenor de lo que explicaba Farrulla, suponían que los tripulantes del “*Friends of Adventure*” mataron a los cinco corsarios que con él componían el equipo de presa dejado a bordo por el Capitán Lucena.

REAPARECEN LOS DESAPARECIDOS

Afortunadamente aquella tétrica presunción quedaría pronto disipada cuando el 10 de Septiembre los cinco hombres a los que daban por muertos se presentaron en San Roque en el Cuartel General del Conde de la Haye de Saint Hilaire. Procedían de Gibraltar, donde los trataron como prisioneros de guerra, recuperando la libertad cuando los británicos los entregaron a los soldados españoles que guarneceían *la línea* -con minúscula- nombre con que entonces se conocía al conjunto de fortificaciones y trincheras ubicadas en los terrenos en que hoy se levanta la ciudad de La Línea. En 1801 *la línea* era un frente de guerra en el que no se registraba ningún tipo de actividades bélicas en tanto que, por el contrario, se combatía sin tregua en las áreas marítimas próximas.

Se facilitaron salvoconductos a los reaparecidos para que pudieran retornar a Tarifa, previa una detención en Algeciras, con el fin de que recibieran allí atención médica. Según constaba en un parte facultativo firmado en esta ciudad el 13 de Septiembre por el Doctor Alonso César, Angel Zara presentaba una herida transversal en la cabeza producida por un sablazo,

producida por un sablazo, Thomas Day una herida contusa en el brazo izquierdo, Angel Queisquiere dos contusiones en la cabeza y un sablazo sobre la ceja izquierda y Juan Hernández (al que se nombra García) una herida contusa en la cabeza, hecha con un espeque y un sablazo en la mano derecha. En todos los casos el pronóstico era optimista. El escrito del galeno no citaba a Félix Grier lo que hace suponer que había salido indemne del trance.

Durante su estancia en Algeciras los cinco corsarios prestaron declaración ante el Auditor Manuel Serrano y Cuevas. Sepamos a través de sus explicaciones lo que aconteció cuando los americanos se lanzaron contra ellos. Sorprendidos por la repentina acometida, apenas pudieron ofrecer resistencia y fueron pronto reducidos. Contradiciendo la versión dada por su compañero Farrulla, aseguraban que éste se tiró al mar, tratando de alcanzar la costa a nado.

A empujones los condujeron a un habitáculo situado en la parte de la proa, bajo una escotilla que clavaron para evitar cualquier tentativa de fuga. Llevaban encerrados allí como un par de horas cuando oyeron unas salvas de artillería que, según sabrían más tarde, disparaba una fragata de la Marina de los Estados Unidos llamada "*Philadelphia*", surta en la linde meridional de la bahía de Algeciras. Los cañonazos sonaban en honor del bergantín de Brown, que se había detenido a corta distancia del buque de guerra.

Dos oficiales de la fragata pasaron a bordo del "*Friends of Adventure*", al parecer en visita de cortesía. Quedaron bastante extrañados al observar en la cubierta unas manchas recientes de sangre y el Capitán del bergantín les contó el incidente provocado por el corsario español Lucena en su intento de apresarlo injustificadamente. Oídas sus explicaciones, los Oficiales le ordenaron abrir la escotilla clavada y se hicieron cargo de los cinco prisioneros, que llevaron consigo al retornar a su barco. Reanudando su camino, el navío mercante puso proa al Mediterráneo y pronto se uniría a un convoy salido de Gibraltar que navegaba con rumbo a Mahón, capital de la isla de Menorca, que en aquel tiempo estaba bajo soberanía británica.

LA FRAGATA "PHILADELPHIA"

Transcurridos dos años largos después de los hechos que voy relatando la fragata "*Philadelphia*" protagonizaría un episodio bélico que ocupa un lugar muy destacado en los anales históricos de la Marina de los Estados Unidos. Esta circunstancia justifica una breve digresión para dar una somera referencia de tal acontecimiento.

Cuando encontramos al barco en aguas del estrecho de Gibraltar formaba parte de una escuadra que se disponía a atacar la ciudad de Trípoli, capital en aquel tiempo de una Regencia berberisca, nominalmente dependiente del Imperio Otomano, y base de una flota corsaria muy activa. En Noviembre de 1796 los Estados Unidos habían suscrito con ella un Tratado por el que comprometían a pagarle una elevada cantidad anual, a condición de que sus buques mercantes no fueran molestados por los corsarios tripolinos. Pasados unos años el Regente Yusuf Caramanli exigió que aumentara notablemente aquel tributo. Rechazada su demanda, el 14 de Mayo de 1801 declaró la guerra a los americanos. Como respuesta, el Presidente Jefferson envió un destacamento naval al Mediterráneo, al mando del Comodoro Richard Da. Iba en él la "*Philadelphia*", con el Comodoro Samuel Barron.

Aquella fuerza expedicionaria tenía como principal objetivo aniquilar la flota corsaria tripolina y, de paso, amedrentar a las Regencias de Túnez y Argelia y al imperio de Marruecos que también perturbaban ocasionalmente el tráfico mercantil norteamericano en las aguas inmediatas a sus costas, violando los pactos que habían suscrito con el gobierno de Washington.

Paradójicamente la fragata "*Philadelphia*" no iba a hacerse famosa por méritos de guerra contraídos mientras se batía amparada por la bandera de las barras y las estrellas sino, por el contrario, cuando ondeando en ella el pabellón enemigo de Trípoli la destruía la Marina norteamericana...

El 31 de Octubre de 1803, estando al mando de William Bainbridge, en persecución de un barco corsario tripolino se acercó mucho a la costa y embarrancó en un

arrecife que no figuraba en las cartas marinas. Inmediatamente se lanzó contra ella un enjambre de lanchas cañoneras por lo que se vio obligada a capitular, quedando prisionera la tripulación. Sus captores la reflotaron sin muchas dificultades, con toda su artillería intacta, y la incorporaron a su flota de guerra.

La pérdida de la fragata supuso un grave quebranto para el prestigio de la Marina estadounidense y un peligroso reforzamiento de la de sus antagonistas. Dispuesto a enmendar aquella humillante derrota, el Comodoro Edward Preble que, a la sazón, era el jefe de la flota expedicionaria, confió al Alférez de Navío Stephen Decatur el cumplimiento de una audaz operación, cuyo objetivo sería hundir la *"Philadelphia"*.

Decatur emprendió la arriesgada misión en la noche del 16 de Febrero de 1804, utilizando una embarcación capturada a los tripolinos y merced a este ardid pudo entrar sin problemas en el puerto de Trípoli, en el que estaba anclada la fragata. Se situó al costado de ella y sus hombres se lanzaron con intrepidez al abordaje, consiguiendo desbaratar a los sorprendidos marinos que la tripulaban. Sin pérdida de tiempo los asaltantes prendieron fuego al navío, que acabaría totalmente consumido por las llamas.

Decatur y los suyos emprendieron la retirada en medio de una lluvia de proyectiles disparados desde las baterías costeras y por la artillería de las fuerzas navales surtas en el puerto, con un conjunto que sumaba casi un centenar y medio de bocas de fuego. Quiso su buena fortuna que salieran indemnes de una aventura que los convertiría en héroes nacionales (5). Según opinaba el famoso Almirante Horacio Nelson, la destrucción de la *"Philadelphia"* había sido la empresa más atrevida llevada a cabo en su época.

CINCO HUÉSPEDES FORZOSOS

Seguramente el Comodoro Samuel Baron estaría indeciso acerca de lo que convenía hacer con los cinco corsarios que le trajeron del *"Friends of Adventure"*. Como su país estaba en paz con España no era posible

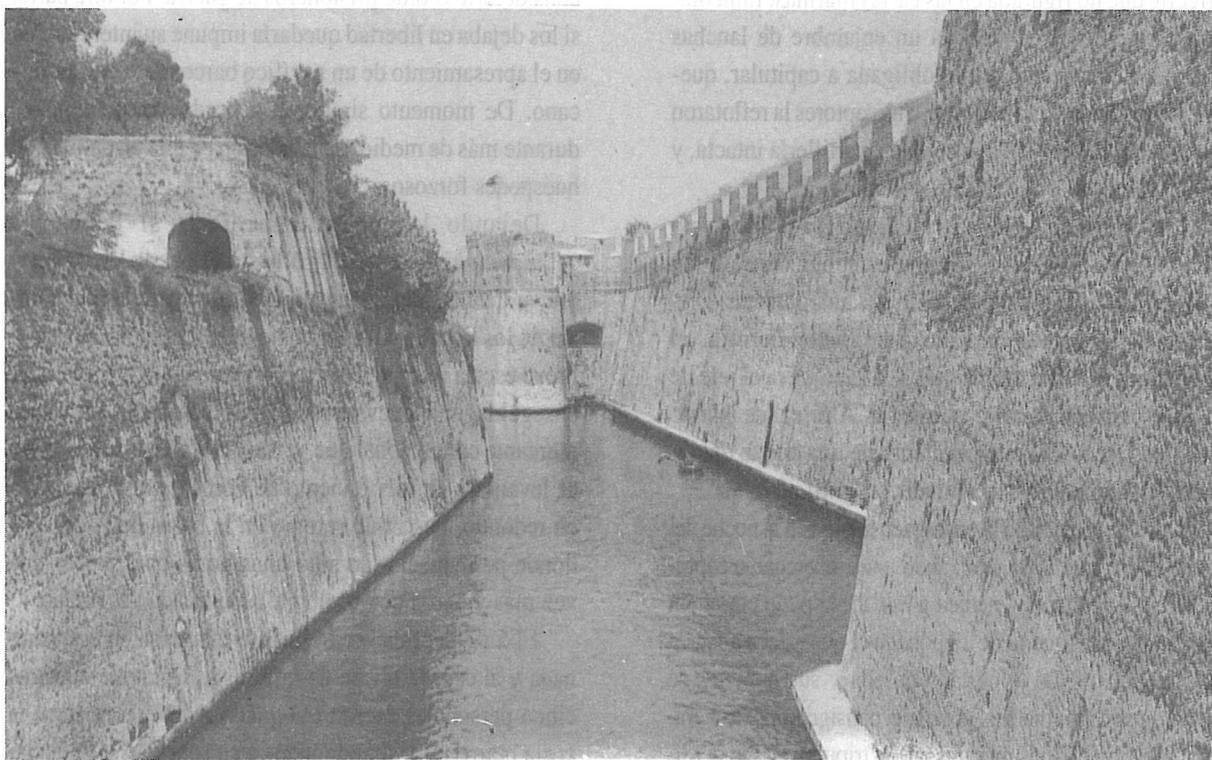
considerarlos como prisioneros de guerra. Por otra parte, si los dejaba en libertad quedaría impune su intervención en el apresamiento de un pacífico barco mercante americano. De momento siguieron a bordo de la fragata y durante más de medio mes viajarían en ella en calidad de huéspedes forzosos.

Dejando las aguas inmediatas al Peñón, la *"Philadelphia"* se desplazó hasta el puerto de Argel y allí su Comandante mantuvo una entrevista con el Cónsul de los Estados Unidos en aquella Regencia. Tras una breve escala retornó al área gibraltareña para emprender enseguida una nueva ruta, dando escolta a un navío mercante connacional que se dirigía a Tánger pero como se levantara un fuerte viento de Poniente tuvo que virar en redondo, buscando refugio en la bahía de Algeciras, donde permaneció tan sólo unas horas para zarpar una vez más y ahora con rumbo a la ensenada de Tetuán.

El 5 de Septiembre la fragata fondeaba en esa ensenada y al caer la noche de la jornada siguiente nuestros cinco personajes fueron obligados a desembarcar en la costa marroquí y abandonados a su suerte. Así lo declararon ante el Auditor Manuel Serrano pero en un escrito que le entregaron firmado por Samuel Barron y que, acompañado por su traducción, sería incorporado a los autos judiciales, el Comodoro aseguraba que los dejaba en tierra a petición propia.

Caminando al azar en medio de las tinieblas nocturnas se acercaron a un castillo, del que salió un moro que le preguntó adónde iban y al saber que pretendían llegar a Tetuán se ofreció a servirles de guía si le pagaban el servicio (6). Le dieron veinte reales y caminaron con él durante la jornada siguiente, deteniéndose a pernoctar en otro castillo. Al amanecer un nuevo día reemprendieron la marcha y llegaron al fin a Tetuán.

Después de presentarse al Gobernador de la ciudad para ofrecerle sus respetos, siguiendo una norma obligatoria que debían cumplir los extranjeros cristianos que llegaban a Tetuán, pasaron a casa del Vicecónsul de España, en demanda de protección. Desempeñaba ese cargo, a la par que el de Vicecomisario de la República francesa, un judío llamado Salomóm de Judah Abudarham



Vista del foso defensivo y murallas de la ciudad de Ceuta.

quien como primera providencia los puso al cuidado de un moro al que dio un par de duros para que les suministrara algunos alimentos. Según contarían más tarde los corsarios, éste se quedó con el dinero y ellos *pasaron hambre y miseria*.

Sin pérdida de tiempo Abudarham apalabró al arraez de un barquichuelo que partía con destino a Gibraltar, quien por un módico estipendio se comprometió a llevar consigo a los forasteros hasta Ceuta. El judío los llevó a bordo entregándoles sendos pasaportes y un certificado en el que aseguraba que *“por la misericordia de Dios esta ciudad (de Tetuán) y sus contornos están libres de peste”* (7).

A pesar de este certificado y como pocos meses antes se había extendido por Marruecos una terrible epidemia que diezmó la población del Imperio, las autoridades sanitarias de Ceuta no permitieron el desembarco de los corsarios, por temor a un posible contagio. No tuvieron

otro remedio que seguir viaje a Gibraltar pero el arraez les exigió el pago de un suplemento y como ya no tenían dinero, para cobrarse los despojó de casi todas las ropas que llevaban. Sirviendo de triste colofón a tantos infortunios, al llegar al Peñón se convirtieron en prisioneros de guerra. Sin embargo, no tardarían en recuperar la libertad al ser entregados a los soldados que defendían *la línea*, según dijimos anteriormente.

Epílogo

La documentación que manejo no incluye el desenlace jurídico de aquel pleito suscitado para dilucidar si la conducta hostil del Capitán Brown y sus hombres suponía una transgresión de las leyes pertinentes a la guerra de corso.

Consta, en cambio, que, sin arredrarse por el grave contratiempo sufrido en la frustrada captura del bergantín

americano, “*El Pájaro*” volvió pronto a salir al mar en busca de presas. Sobre la una de la tarde del 27 de aquel mismo mes de Agosto, a unas dos leguas al Sur de la isleta de Tarifa cogió una pequeña embarcación, colaborando en el apresamiento otro barco corsario, nombrado “*Gibraltar*”, que tenía por Capitán a Antonio Araujo. Sus captores pusieron en ella una tripulación de presa compuesta por seis hombres que la condujeron a Algeciras sin novedad.

El barquito apresado era un londro marroquí llamado “*Maimon*” de unos doscientos quintales de porte, con una dotación de siete marineros. Procedente de Larache se dirigía al puerto enemigo de Gibraltar, circunstancia que justificaba su interceptación pese a llevar pabellón de un país neutral. Su cargamento, de escaso valor económico, consistía en suelas de cuero para babuchas y botas, sandías, calabazas, leña, carbón y una docena de gallinas (8).

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) El falucho era uno de los modelos de embarcación más adecuados para la guerra de corso en el estrecho de Gibraltar. Era un barco costanero de un solo palo bastante inclinado hacia proa, con una vela latina de bastante superficie.
- (2) La documentación básica para componer este artículo se encuentra en el Archivo Histórico Nacional de Madrid (Sección *Estado*, legajo 5537).
- (3) En un documento se dice que era Oficial del Regimiento Provincial de Ronda.
- (4) Un espeque es una palanca de madera, redonda por una extremidad y cuadrada por la otra, de la que se sirven los artilleros.
- (5) Tomo los datos relativos al episodio protagonizado por la “*Philadelphia*” de la “*Encyclopedia Americana*”, edición de 1966, Nueva York.
- (6) Como la necesidad obliga, los corsarios y el marroquí se entendieron perfectamente. Aquellos indudablemente no sabían árabe y éste tal vez chapurreaba alguna palabra en español.
- (7) Los gastos que hizo el Vicecónsul para atender a los corsarios de Tarifa aparecen en unos recibos que remitió al Cónsul de España en Tánger (A.H.N. sección *Estado*, legajo 5832, Cuentas del Consulado de Tánger de segundo cuatrimestre de 1801).
- (8) A.H.N., sección *Estado*, legajo 5811 (2).