

HISTORIAS DE MAR Y GUERRA DE CORSO EN EL PUERTO DE ALGECIRAS. EL AÑO DE TRAFALGAR 1805

Mario L. Ocaña Torres

INTRODUCCIÓN

La posición de España a comienzos del siglo XIX en el ámbito de los estados europeos era la de una nación que, tras haber ocupado una posición hegemónica en la escena internacional durante siglos, iniciaba un inexorable descenso a posiciones de segundo orden.

Unida la política exterior española a los intereses de Francia a lo largo del XVIII, se hallaba, a principios del XIX, sumida en una grave crisis financiera como resultado de las funestas confrontaciones mantenidas contra la Convención Francesa (1793-1795) y contra Inglaterra (1796-1802). La Paz de Amiens, firmada el 25 de marzo de 1802, no fue más que un breve paréntesis en un conflicto que enfrentaba los intereses de Gran Bretaña a los de la Francia de Napoleón, en los que el papel de España, siempre estuvo supeditado a los intereses del Imperio Francés.

Cuando Francia, aproximadamente un año más tarde, se negó a firmar con Inglaterra un tratado de comercio e incrementó las barreras aduaneras para los productos británicos, además de atacar al reino de las Dos Sicilias e invadir Holanda, la respuesta inglesa —22 de mayo de 1803— de atacar a los barcos franceses y holandeses allí donde los hallaran, no puede considerarse más que coherente con el pulso que ambas potencias mantenían para hacerse con el control mundial.

En este conflicto España se declaró neutral. Pero la paz resultaba costosa. El 19 de octubre de 1803 se firmó el Tratado de Subsidijs —con la oposición de Manuel Godoy, Príncipe de la Paz— por el que el Gobierno se comprometía a pagar mensualmente a Francia seis millones de reales para no poner a su disposición los quince navíos, seis fragatas, cuatro corbetas, dieciocho mil infantes y seis mil jinetes acordados en el Tratado de San Ildefonso (18-8-1796). Sólo así Francia reconocía la neutralidad española.

Inglaterra, por el contrario, consideraba que los subsidios con que España compraba su neutralidad ante Francia, se invertían contra sus propios intereses en la confrontación. Así fue informado el ministro de Estado español, Cevallos, por manifiesto oficial del embajador británico el 13 de diciembre de 1803. Los intentos de contemporizar, por parte del gobierno de Godoy, fueron torpes e inútiles, pues, a pesar de ellos, el gobierno inglés, por medio de la *Royal Navy* y corsarios británicos, no cesó de hostigar a los buques españoles, sin que mediase la perceptiva declaración oficial de guerra. Estas ofensas culminaron el 5 de octubre de 1804 junto al cabo de Santa María, cuando cuatro fragatas británicas atacaron a otras cuatro españolas que, procedentes del Perú, navegaban hacia España. Una fragata española, la *Mercedes*, voló en plena acción muriendo en ella más de trescientas personas, y las otras tres: la *Fama*, la *Medea* y la *Clara*, fueron apresadas y conducidas a Inglaterra, en un acto de piratería que fue criticado, incluso, por numerosos sectores de la sociedad británica.

El gobierno español dispuso, poco después, el embargo general de las propiedades inglesas en todo el reino y, el 2 de diciembre de 1804, dio la orden de hacer la guerra a los barcos británicos. El día 12 de diciembre España entraba en guerra contra Inglaterra al lado de la Francia napoleónica. Inglaterra declaró la guerra el 11 de enero de 1805.¹

A partir de ese momento España quedó a las órdenes de los intereses estratégicos de Francia.

Como en otras ocasiones anteriores², el inicio de conflictos armados en los que el control de las rutas marítimas internacionales iba a jugar un papel de primera importancia en el juego de las estrategias militares y políticas, el estrecho de Gibraltar se convirtió en un espacio de especial importancia estratégica. Mientras Inglaterra trató de controlar el tráfico marítimo y sus accesos desde Gibraltar y con flotas situadas entre los cabos Trafalgar y Espartel, España otorgó patentes de corso para que, desde los diversos puertos españoles que se asomaban a las aguas del Estrecho (Algeciras, Tarifa y Ceuta), corsarios particulares trataran, en la medida de sus posibilidades, de entorpecer la navegación de barcos enemigos, interrumpiendo e interceptando la navegación comercial con la cual se abastecían los enemigos de la Corona española.

Es en estas circunstancias donde situamos la presente comunicación, que pretende poner de manifiesto la importancia del puerto de Algeciras como base corsaria de primer rango durante el conflicto que enfrentó a España con Inglaterra desde 1805 hasta 1808, aunque, por motivos de espacio, y de oportunidad, nos centraremos en el año 1805.

La fecha escogida no es casual. Faltaban aun cien años para que la actual Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, anteriormente Junta de Obras del Puerto, iniciara las obras de infraestructuras e instalaciones que, un siglo después, han convertido el puerto de nuestra ciudad en uno de los más importantes del mundo. Pero, la tradición portuaria algecireña venía de lejos.

1 Mario Luis Ocaña Torres. *Historias de mar y guerra de corso en Ceuta durante las Guerras Napoleónicas*. VIII Jornadas de Historia de Ceuta. Instituto de Estudios Ceutíes, 2005. En prensa. La *Royal Navy* tenía órdenes desde el 26 de noviembre de 1804 para declarar la guerra. Así, al menos, lo manifiesta el capitán del jabeque español *Colón* que fue apresado frente a Chipiona por el navío de guerra inglés *Rubi* el 27 de noviembre de 1804. A pregunta del patrón español, don Pablo Rovira, al oficial inglés al mando, en el sentido de que no existía declaración de guerra, respondió "...el referido Comandante que el día veinte y seis del corriente mes se le había comunicado orn de Inglaterra para declarar la Guerra con España, Portugal, Francia y Holanda." AHNPA. Román Blanco de Cartagena, 430,1. Fol.740. 19-XII-1804.

2 Mario Luis Ocaña Torres. *El corso marítimo español en el estrecho de Gibraltar (1700-1802)* Algeciras. Instituto de Estudios Campogibraltareses. 1993.

EL PUERTO NATURAL DE ALGECIRAS

A principios del siglo XIX el puerto de Algeciras seguía siendo un surgidero en torno a la desembocadura del río de la Miel. Desde principios del XVIII un numeroso grupo de exiliados gibraltareños y población procedente de casi todas las actuales provincias españolas y de algunos países europeos, en especial de Francia e Italia, se establecieron sobre las ruinas medievales de la ciudad, dando lugar al renacimiento de la ciudad que, a principios del XIX, contaba con 8.200 habitantes.³

Situada en el oeste de la bahía, la ciudad vivía de cara al mar. Las instalaciones portuarias, a principios del XIX, eran muy escasas, y aunque en algunos documentos se habla de la existencia de un muelle,⁴ eran las playas, la desembocadura del río de la Miel y las aguas próximas los fondeaderos utilizados por todo tipo de embarcaciones. La pesca, el comercio y el tráfico marítimo nacional e internacional; la compraventa, la construcción y reparación de embarcaciones; el abasto de las ciudades y presidios norteafricanos y, en tiempos de conflictos internacionales, la guerra de corso, eran las señas de identidad que caracterizaban al puerto de Algeciras a comienzos del XIX.

El puerto como tal, y como puede apreciarse en el plano anterior, estaba constituido por el espacio marítimo próximo a la desembocadura del río de la Miel (**P**), que tanta importancia había tenido en el renacimiento urbano; la Isla Verde (**N**) y, ya en la costa, la Villa Vieja (**O**) algecireña, prácticamente despoblada en la época que nos ocupa. La zona se hallaba militarizada y eficazmente protegida en prevención de cualquier ataque enemigo, como ya quedó demostrado en la batalla de Algeciras, en julio de 1801.

Al norte de la ciudad, marcada con la letra **Q**, se hallaba la batería de San Antonio o Fuerte de Santiago “Es capaz de 4 cañones y nesecita aumentarse provicionalm^{te}. hasta 8; en el dia tiene 5 cañones montados de grueso calibre y 4 Morteros, y para su serv^o. solo un Artillero.”; con la letra **N** se indican las baterías situadas en la Isla Verde.

Tiene 3 Baterías capaces de 20 cañones de grueso calibre. En el dia tienen montados 15 cañones y 6 Morteros: Este puesto debe contener toda la Artill^a. Deque es capaz p^a. loque se hace preciso Rehacer sus explanadas y provisionalmente los parapetos como se ejecuto en la Grra. Pasada con los Yngleses; En este punto debe construirse un Horno p^a. bala Roja: Tiene tambien alojam^{to}. Para 50 hombr^s. con sus oficiales correspondientes, y para los Artilleros necesarios cuya Guarnición se concidera suficiente; en el dia laguarnese un oficial un cabo, 8 hombr^s. y 3 Artilleros.

Y con la letra **L**, la batería del fuerte de la Punta de San García.

Sirve para la defensa de la Bahía de Getares, su Bateria es capaz de 6 cañones de grueso calibre y suguarnicion debesser de un oficial un Sarg^{to}. Un cabo y 20 hombr^s. con sus correspondientes Artillero, para cuyo numero hay suficientes alojamientos; en el dia tiene montada toda su Artill^a. Y su guarnic^o. es de un cabo y 2 hombr^s. de Ynfant^a. Y dos Artilleros.⁵



Figura 1. Carta de la Bahía de Gibraltar, Por Don Tomás López, Geógrafo de los Dominios de S. M. Madrid y Agosto de 1779.

3 Juan Ignacio de Vicente Lara. El siglo XIX: la consolidación. En *Historia de Algeciras*. Mario Ocaña, Coordinador. Cádiz –Excma. Diputación Provincial– 2001. Tomo II, pág. 136.

4 Andrea Vocco, compareció “estando en el Muelle de esta dha Ciudad a distancia de diez o doze baras un hombre que se hallaba en quarentena...” capitán del barco ruso *Acchile*. Procedía de Sidra, en Grecia, donde cargó 14.000 fgs de trigo para Cádiz. A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 59. Fol. 26. 29-X-1804.

5 Ángel J. Sáez Rodríguez. “El Campo de Gibraltar tras el Gran Asedio. Estado de su defensa en 1796.” *Almoraima*, 30 (2003), pág. 365 y ss.

Desde estos tres enclaves estratégicos se garantizaba la defensa de la ciudad y de su puerto.

El puerto de Algeciras, por su estratégica posición geográfica y por sus condiciones, era reconocido por los navegantes españoles y europeos como el más seguro de todas las costas del Estrecho. A pesar de ello las condiciones en las que los marinos se enfrentaban a la mar a principios del XIX, eran, y sólo teniendo en cuenta los factores naturales, de un tremendo riesgo. La navegación y los buques dependían de las veleidades de los vientos, de la fuerza de las corrientes y de la energía de los temporales para poder llevar a buen puerto las mercancías que transportaban.

Un documento —una *protesta de mar*— realizada por el capitán francés *monsieur* José Isarse el 11 de enero de 1803 nos informa sobre la peligrosidad de navegar a vela por las aguas del Estrecho y de las dificultades que podían encontrarse en el fondeadero de Algeciras cuando se desataban los elementos. Decía el capitán francés, que lo era de la goleta *El Aguila* que:

El día veinte y tres Brumario año onze de la Republica Francesa o el catorce de Diciembre [...] salio con dha su goleta teniéndola en todo buena condicion para navegar del Puerto de Marsella de cuya matricula es con cargo de varias cosas que recibio de los señores Rivet Sobrinos y Compañía vecinos de dho Marsella con destino a la Isla de Francia [...] y habiendo seguido su navegación con tiempo favorable hasta el día veinte y uno que por vientos contrarios tuvo que arribar a la Plaza de Gibraltar en donde permaneció hasta el seis Nivoso o el veinte y siete de dho mes siendo como las siete y media de la mañana determino el compareciente hacerse a la vela [...] pero siendo como las diez de la mañana hallándose en el estrecho de Gibraltar por frente de Guadamesi distante dos millas de la costa de España le entro viento contrario por cuyo motivo se vio obligado a vertirse A este Puerto por considerarlo el mas seguro que hay por estas inmediaciones habiendo llegado a las quatro y media de su tarde, y siendo como las diez de la mañana del día siguiente se hizo a la vela con viento favorable y siguió hasta las doce de la misma noche que hallándose a la altura de Trafamemar* distante dos Millas Norte y Surd el viento Oeste Sudueste se declaro recio en terminos que no le permitieron seguir su Navegación, por cuya razon volvió arribar a esta Bahía en donde fondeo a las nueve y media de la mañana del día siguiente, y donde se mantuvo por razón de los contratiempos y siendo como las ocho de la noche del día ocho del corriente entro un uracán de Ueste e Nouoeste [...] romper el cable de la expresada que se hallaba a la parte del Noroeste y peligro a dha su embarcación a deribar hasta que hizo tierra, pero que se hallaba a la parte del Sudueste y cuando hizo firme el dho su Barco sosego un poco el temporal y el compareciente dispuso llamar una lancha una embarcación Española que estaba inmediata a la dha su goleta y habiendo benido a su bordo armada con doze remos se embarcaron en ella siete hombres de la dha su goleta incluso el contramaestre y el Teniente los cuales por orden del compareciente dispusieron zarpar el ancla que había saltado para con ella asegurar a dha su goleta y habiéndola sacado y teniéndola suspendida los muchos y continuados golpes de mar y las corrientes no la dejaban maniobrar por lo que tuvieron que hacerse firmes con una amarra a la misma popa de la Goleta: y hallándose en estos terminos sintieron tres golpes de mar uno en seguida de otro tan terrible que hizo caer el ancla a la mar por vavor de la lancha, el trinque y palanques, y como estaba la lancha amarrada no pudo resistir los continuados golpes de mar y sin poderlo remediar se fue a pique con los siete hombres, por cuyo motivo inmeditam^{ie} se le socorrio con el auxilio competente pero por mas eficacia,y diligencia que se hicieron no se pudo conseguir el recoger mas que seis hombre de los siete que había, ni menos once remos y otros efectos de la misma lancha como consta de las cuentas q^e ha satisfecho el compareciente al Patron que le presto el auxilio que ascendio a la cantidad de setecientos doze reales v^{on} incluyendo en esto el pago de los siete hombres de su embarcación que ayudaron a asegurar de nuevo la dha su Goleta y para precaverla en lo subcesivo hizo benir de tierra un Cable y Ancla con lo cual se aseguró en cuanto fue posible y aun existe a bordo...⁶

* Probablemente se refiere al cabo de Trafalgar.

6 A.H.N.P.A. Miguel Colety de la Calle, leg. 1,1. Fol.6. 11-I-1803.

Si peligrosas podían llegar a ser las aguas situadas en el interior de la bahía de Algeciras, mucho más lo eran aquellas que se localizaban en la embocadura de la misma, en las proximidades del actual faro de Punta Carnero, donde se perdieron en aquellos años iniciales del XIX, varios barcos. Veamos el naufragio de uno de ellos.

El 30 de noviembre de 1803 el capitán norteamericano don Isaac N. Chapman se hallaba a bordo del bergantín de la misma bandera *El Francés*, del cual era propietario en un cincuenta por ciento. Contó el capitán que cargaba 170 barriles de harina, 13 de habichuelas, 492 quintales de bacalao, 26 barriles de tocino, 30 barriles de carne, 19 barriles de queso, 26 barriles de pan, 11 de chicharos, 4 pipas de ron, 28 piezas entre barriles y tercios de azúcar quebrada, 56 cuñetes de manteca; 660 piezas de Mahón, 6 baúles de zapatos y 120 tablas y tablones con destino a las islas de Madeira y Gibraltar. Desde Madeira navegó con fuertes temporales “con los horizontes cerrados grandes golpes de mar y por la oscuridad que havia sin poder ver el sitio en que se hallaba...”. En el cabo de San Vicente, en el extremo suroccidental de Portugal, se “encontro un Bergantín Dinamarques con el que parlamento y le dijo que los Moros en el Estrecho de Gibraltar haviam apresado un Bergantín americano;” El capitán Chapman continuó su rumbo en medio de unas pésimas condiciones atmosféricas:

Al siguiente día ocho aunque avisto tierra por la cerrazon que havia no pudo conocer a qⁿ correspondia y cargando el tiempo cada vez mas y la oscuridad perdio la tierra de vista y para no perderse se vio obligado virar de buelta para fuera siendo muchos y repetidos los golpes de mar que sufría siguiendo siempre para fuera; hasta la mañana del nueve que siendo como las ocho biro otra vez para tierra hasta las diez que volvió a descubrir tierra por sotavento de su Navegación estando a palo seco y creyo hayarse al Sur de Cadiz y haciendo diligencia para birar hizo alguna vela con el fin de buscar el Cavo Espartel a cuyo tiempo y con mucho trabajo como a las quatro de la tarde consiguió ver dicho cavo en ocasión que havia mucho agua del Cielo y cerrazon en el estrecho, puso el rumbo a este sufriendo grandes golpes de mar, en este peligro y con la noticia que le haviam dado el Bergⁿ Dinamarques determino ver si podia entrar en Gibraltar, hasiendo este camino descubrio la costa de España distante tres a quatro millas y haciendo fuerza para huir de ella cresia el viento que junto con los fuertes correntines de marea lo tiraban sobre dicha costa pero creia estaba ya quasi en la Bahía de Gibraltar y aunque lo havia visto y fuera de todas puntas de la espresada costa de España, siendo ya la noche oscura, por esta causa y fuerza del tiempo no podia con certeza graduar el paraje donde se hallava; hizo rumbo al este por pocos minutos teniendo siempre su Jente vigilante para ver si descubria alguna embarcación, y a este tiempo gritaron diciéndole que se veian embarcaciones por la proa, estando en los vajios de Punta Carnero a las ocho de la noche, y seguidamente dijeron son piedra, empezo hacer toda diligencia para huir de este peligro y entonces toco el timon en ellas sin poder salir mando a la jente aferraren las velas y echar un ancla a la Mar para libertad el Bergⁿ se hiciere pedazos y salvar las vidas y seguidamente hizo echar un Bote a el agua para reconocer el paraje donde se hallava, lo que no pudo conseguir porque inmediatamente se hizo pedazos entre las mismas piedras de las que se veia rodeado por todas partes y el Bergⁿ estando sobre ellas hacia mucho agua y esperando por instante se abriese y pereser



Figura 2. Detalle de plano francés, copia del realizado en 1786 por Don Vicente Tofiño. Oficial de la Marina de España.

todos, llamo su jente pasada como unas tres horas de q^e estaban en aquella forma para tomarles parecer de lo q^e harian y todos le dijeron querian hirse a tierra por lo qual saltaron en el otro Bote como a eso de las onze de la noche por si podían tomarla y como estaba tan oscura y el temporal tan fuerte no pudieron conseguirlo, pues por muchas dilx^s que hicieron para ello siempre tropezaban con las piedras, de cuya forma se mantuvieron en el Bote esperando de un instante a otro el perecer; Asi estuvieron hasta que bino el dia que se descubrio dos Botes que se desatracaron del Bergantín con vela larga y conoció eran españoles y habiendo hido a bordo de el el compareciente con su jente lo encontro anegado; y habiendo descubierto que en esta Bahía estaba una Fragata de Guerra de su Nación paso a ella para pedirle socorro, cuyo comandante inmediatamente le franqueo un bote con Jente, un Ancla y cable que le tendieron al Bergantín para precaver se acabase de haser pedazos; Entraron a bordo a fuerza de trabajo, se saco el cargo que estaba bajo del agua y puso sobre cubierta, en cuyo tiempo echo menos quinientas y cinquenta piezas de Mahon, tres Baules de Zapatos; un cable delgado con otras diferentes cosas...

Con la ayuda de sus compatriotas trató de salir del atolladero. El comandante de la fragata americana mandó un bote a Gibraltar para dar cuenta a su cónsul y éste le contestó que no podía ayudarle porque estaba cortada la comunicación con España a causa de la epidemia de Málaga.

El capitán Chapman decidió venir a Algeciras y dar parte de lo sucedido ante las autoridades de Marina las cuales le contestaron que no podían "...permitir se desembarcare cosa alguna de lo que abordo tenia por haver de hacer quarentena y le enviaron en su Bote un Guarda por Sanidad para que tubiere cuenta no le quitaren ni desembarcare nada".

Los intentos de ayuda se centraron en tratar de poner a flote el buque encallado:

...El mismo Interp^{te} comisionado mando a bordo un practico con Lancha y Jente llevando Pipas, Cable, Anclas y otros efectos para si podian sacar el Bergantín y aunque trabajaron diferentes dias para ello no pudieron conseguirlo y lo dejaron por imposible; después cuando el tiempo lo permitio el compareciente con su jente hibian a el a sacar debajo del agua lo q^e podian hasta el dia veinte y cinco que habiéndose levantado un fuerte temporal lo hizo entram^{te} pedazos y quando sereno a los dos o tres dias volvió al sitio donde estaba para ver lo que havia quedado y solo encontraron y recojio algunos pedazos de madera que solo servian para leña. Que de todo el cargamento ha salvado aunque todo averiado ciento treinta Barriles de Harina, quarenta y cinco entre los de carne y tocino, diez del queso, cinquenta cuñetes de manteca, Dos Barricas de Azucar, tres y media pipas de Rum, tres Baules de Zapatos, Ciento y veinte piezas de Mahones, la mayor parte de las velas y Jarcia con los palos, habiendo perdido al tiempo del Naufragio el libro Diurnal pues aunque hizo barias diligencias para encontrarlo no lo ha podido conseguir.⁷

Los intempestivos cambios de viento podían obligar, a cualquier patrón, a cambiar de rumbo y correr el temporal hasta donde fuera necesario. Don Juan Antonio Marín, patrón de un falucho de Almería, llamado *Virgen del Carmen*, se dirigía desde Almería a Algeciras con carga de cebada y, estando a la altura de Gibraltar, le entró un fuerte viento del noreste que "lo obligó a correr hasta frente de Alhucemas y por causa de la mucha mar y viento rindio la vela mayor y se le rompieron las dos pollacras viéndose presisado por no perecer a alijar algunas cosas del Barco como fueron la ropa de su uso..."⁸

Un porcentaje de las ventas de barcos que en estos años se hacían en Algeciras tenían su origen en los naufragios ocasionados por fuertes temporales, ante los que las posibilidades de salir indemnes eran escasas. El vecino de Algeciras y de su matrícula de mar, Miguel Manzanete, vendió un barco místico por 9.000 reales de vellón que había naufragado en la playa de Palmones debido a un tremendo temporal que azotó la ciudad los días 6 y 7 de febrero de 1808⁹ y Miguel Blaso, de Torreveja, vendió el falucho *Purísima Concepción* por 7.000 rv. El barco había naufragado, después de embarrancar en

7 A.H.N.P.A. Miguel Colety de la Calle, leg. 1,1. Fol. 260. 30-XI-1803

8 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg.59,1. Fol.1. 24-II-1804

9 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg 63,1. Fol. 49. 21-VI-1808.

los arrecifes que había debajo de la torre del Almirante, en El Rinconcillo en diciembre de 1812. Se perdió el barco y toda la carga.¹⁰ Los restos de este barco, como el de muchos otros, quedaban tan destrozados que se vendían como leña.¹¹

EL AÑO DE TRAFALGAR

Aunque, como vimos con anterioridad hasta el día 2 de diciembre de 1804 el Gobierno español no dio la orden de hacer la guerra a los buques ingleses, y hasta el día 12 del mismo mes no se produjo la declaración oficial de guerra, las hostilidades en la mar habían tenido comienzo mucho antes.¹²

Justamente un mes antes compareció ante el notario de Algeciras don Manuel Chacón, en un bote y desde lejos debido a la epidemia que se había expandido por las costas de Andalucía desde Málaga, don Juan Bautista Ferrando patrón del jabeque, matriculado en Tortosa, *Nuestra Señora del Palau*. Manifestó que cargó trigo en Barcelona con destino a Sevilla el día 13 de noviembre de 1804.

El día 18 enfrente del Boquete de Cartagena como a legua y media a la mar fue interceptado por un Navio y dos Fragatas Inglesas [...] se le exigieron todos los papeles y documentos con que navegava, manifestándole aquel quedava prisionero como tambien la tripulación, que en estas circunstancias fue conducido a el Estrecho de Gibraltar a remolque por una de las Fragatas, por no poder continuar en igualdad dho su Buque con los demas; y hallándose a la vista de Tánger el veinte y quatro en la noche, fue llamado a bordo con otros españoles tambien prisioneros por el mismo Com^{te} quien les manifesto pasasen todos al javeque y se dirigiesen en el a este Puerto donde habian de entregar inmediate^{te} a el Excm^o S^r Com^{te} Gral de este Campo un pliego serrado que al intento puso en su poder, expresando en el acto, hacia donación a todos los prisioneros de el Buque y Cargamento y que esto mismo exponía en el pliego al insinuado S^{or} Excm^o, que trasbordados todos a dho su Buque, se dirigieron a este puerto en cuya bahia dieron fondo en dia veinte y cinco siguiente en que al tiempo de ser reconocido por la falua de Sanidad entregaron el pliego a el Diputado de Semana que durante el tiempo que estuvieron prisioneros le quitaron los Ingleses quasi todos los viveres, un Belacho nuevo, Dos Pipas de Vino, dos Cables, toda la Cabullería y las ropas de la gente; haciendo ademas su Buque por la veloz Navegación algun agua...¹³

Idéntica declaración hizo don Jaime Martín y Marony, patrón de una polacra de Tortosa llamada *La Purificación de Nuestra Señora*, también en cuarentena y a dos varas del muelle de Algeciras por la epidemia. Había cargado en Tarragona vinos, aguardientes y mercaderías con destino a Montevideo el día 12 de noviembre; el día 17, frente a Altea, “fue interceptado p^r dos Fragatas y un Navio Ingleses...” y corrió la misma suerte que el anterior.¹⁴ Lamentablemente desconocemos tanto las razones que impulsaron tan extraña forma de actuar en el oficial inglés al mando, como el contenido del mensaje enviado al Excmo. Comandante General del Campo de Gibraltar.

Unos meses antes de la declaración oficial de guerra, los corsarios algecireños, conocedores de la situación de conflicto, solicitan las primeras fianzas para corso. Estos documentos eran imprescindibles para obtener la Real Patente que les autorizaba a actuar

¹⁰ A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 66,1. Fol.38. 12-I-1813.

¹¹ Una bombardá francesa de 26 Tm fue adquirida en Algeciras por el comerciante gibraltareño Roque Bocacio por 3.000 r. v. “...y habiendose en este Puerto inutilizado en terminos que no puede tener otro uso que el de leña.” A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 63.2, R-2, fol. 13. 18-VIII-1809.

¹² Ver nota nº 1.

¹³ A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 59. Fol. 28. 1-XII-1804.

¹⁴ A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 59. Fol.30. 1-XII-1804.

como corsarios. Es don Juan Barhem,¹⁵ que ya aparece documentado en Algeciras dedicándose al corso en 1796, quien solicita la primera. En diciembre de 1804 titulándose Comisario de Guerra, graduado de Marina, manifiesta su deseo de armar en corso contra Inglaterra “...en la presente guerra...” la lancha cañonera de su propiedad llamada *San Francisco Javier*, alias *El Poderoso*, y “...con arreglo a lo prevenido por el Capit^o sexto del tit^o diez de la nueva RI Ordenanza de Matricula...” para obtener la patente, otorga que el capitán no faltara a la observancia de las instrucciones relativas al corso. Para asegurar su cumplimiento hipotecó una casa que compró en 1801 a don Gaspar y a doña Antonia Ascanio y Silia. La casa estaba en la calle de La Munición, lindaba por levante con otra propia de don Antonio Cidrón, por el sur con la de doña Rosa Periañez y por el fondo hacía frente al mar. Su valor era de 60.213 r.v.¹⁶ Para el día 9 de enero de 1805 don Juan Barhem había armado en corso la cañonera, cuyo capitán era don Miguel Villalba, segundo oficial Miguel Arias. Otros oficiales y miembros de la tripulación eran Francisco Macías, Antonio Araujo, Diego Villalba, Francisco Oliva, Antonio Cánovas, Melchor Villalba, Diego Moreno, Francisco Rodríguez, Tomas Pellico, Tomás Carmona y Pedro Roseta, con la obligación de respetar todas las ordenanzas de corso.¹⁷

En abril era capitán de *El Poderoso* don José María Landero. La tripulación la componían 18 hombres. Según la contrata, el capitán recibiría diariamente 14 r.v. para su manutención, junto al patrón y al intérprete. El resto cobraría siete reales. El capitán recibió por vía de préstamo mensual 300 r.v., el patrón 200 y los demás 160, debiendo rebajarse estas cantidades de las presas que se hagan. El armador percibiría el 8% del producto bruto de las presas y el resto se repartirá en tres tercios: uno para la tripulación y dos para el armador.¹⁸

Algo más tarde, en abril, armó en corso contra Inglaterra el místico de su propiedad llamado *El Gibraltar*, alias *El Generalísimo*, y debiendo dar fianza hipotecó una casa que tenía junto al río de la Miel, que por el fondo lindaba con terrenos del Hospital de la Caridad.¹⁹ Dos meses más tarde realizó la contrata para el mismo barco que mandaba el subteniente de infantería don Juan Lagisnestier; su segundo era Antonio Cánovas y contaba, entre los oficiales, con don Manuel Jiménez, cadete de infantería.²⁰

Don Juan Barhem, como dueño y armador de los barcos, realizó la contrata pertinente entre cuyos artículos se recogían, entre otras, las siguientes condiciones:

1^a ...guardar y observar pura y exactamente la RI Ordenanza de Corso y demas R^s Resoluciones sin la menor contravención...”, “el Capⁿ de la Escampavia de vera estar y observar las orns del de la Lancha, quien debe tener a su cuidado todo el Armamento llevando asignada en el tercio de la tripulación diez Partes de Presa, diez su Segundo y seis el Es^{no}, nueve el Capitan del Falucho, y ocho su Seg^{do} y los demas de la tripulación con arreglo a lo señalado en cada una de las contratas...

2^a ...el armador ha de dar diariamente a cada uno de los oficiales,...catorce r^s vⁿ para su manutención,..., menos el don Baltasar que como nuevo Capⁿ de vera gozar veinte duros cada un mes...

3^a Es condicion que todas las presas que se hicieren durante la campaña,..., tendra el Armador de su total valor un ocho por ciento de comisión..., que del pril valor de dhas Presas se han de rebajar todos los gastos que se ocasionen y del liquido que quedare sera partido en tres tercios, una para la tripulación y dos para el armador, deviendo descontar de la tripulación diez partes a favor del Armador y todos los prestamos que tengan recibidos hasta el dia de la partición...

15 Don Juan Barhen aparece como vecino de Cádiz y otorgando una fianza de corso por 60.000 r.v. en la guerra de 1796 a 1802 contra los ingleses. En aquellos momentos era dueño y armador de la lancha corsaria española *San Francisco Javier*, alias *La Poderosa*; de otra lancha llamada *Conquistadora* y de una barquilla corsaria llamada *La Rafaela*, alias *La Descubridora*. Poseía casas en la calle Real de Algeciras, que hacían esquina a la calle del Muro. Mario Luis Ocaña Torres. *El corso marítimo español en el estrecho de Gibraltar. 1700-1802*. Algeciras -IECG- 1993. Pág. 143 y sgts.

16 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 59,1. Fol. 34. 29-XII-1804.

17 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1. Fol. 9. 9-I-1805.

18 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 62,1. Fol.13. 15-IV-1805.

19 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1, R 4. Fol. 30. 24-V-1805.

20 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1, R 4. Fol. 38. 5-VI-1805.

4ª Que el Armador ha de ser absoluto para poder despedir a el Capitan y a todos los demas de a Bordo siempre que le acomode poniendo a otro en su lugar...²¹

Otra empresa corsaria gira en torno al falucho escampavía de la barca *San José*, alias *la Intrépida*, titulada *Fernando Príncipe de Asturias* de la que es armador y apoderado don Manuel García Fernández, como los anteriores vecino y del comercio de Cádiz. Para su armamento, Bartolomé Jiménez, vecino de Algeciras hipotecó una casa en la calle del Montero.²²

Es a partir de comienzos de la primavera de 1805 cuando el puerto de Algeciras contempla en sus aguas la presencia de numerosas embarcaciones corsarias españolas. La mayoría procedían de la ciudad de Cádiz.

Don Juan Bautista Parodi, don Francisco Adrián, don Antonio Pastor, capitanes y oficiales y otros, estando a bordo del jabeque corsario de la matrícula de Cádiz llamado *Jesús y María*, alias *El Fuerte* dieron un poder a don Antonio Pizarro, vecino y del comercio de Cádiz, residente en Málaga, armador del corsario, para que procediera a la venta de los efectos que les corresponden "...de los que conducían a su Bordo las quatro embarcaciones apresadas por el enunciado Corsario y que se hallan surtas en la suso dha ciudad de Málaga..."²³

Otro corsario gaditano surto en el puerto de Algeciras fue *El Carmen*.²⁴

También de la matrícula de Cádiz era el llamado *El Dragón*, armado por don Mateo Peluso que fondeaba en Algeciras. Uno de sus tripulantes decía tener partes de presa en la hecha a una fragata inglesa llamada *La Sarnia*.²⁵

Otro barco gaditano era el *Príncipe de la Paz*, alias *El Vengador*, cuyo capitán don Sebastián Laso de la Vega, armador y capitán de la cañonera corsaria, surta en las aguas de la bahía y puerto de Algeciras, daba poder a don Juan Barhem, para que se encargara de los frutos de las presas que pudieran hacer.²⁶

La primera noticia que aparece en la documentación, haciendo referencia a una presa hecha en las aguas del Estrecho, también está relacionada con una embarcación de Cádiz. Se trataba de la barca corsaria española *La Virgen de Regla*, alias *La Cigüeña*, de la que era Primer Capitán don Agustín Berniel que mandaba 45 individuos. Abordaron la fragata norteamericana *El Águila*, de la que era capitán don Nathaniel Schler, con carga "de efectos y frutos pertenecientes a vasallos de S. M. Británica con cuyo motibo lo detuvieron y Marinaron a este Puerto...". Tras el proceso, que tuvo lugar en Algeciras, se declaró por buena presa el cargamento. La sentencia otorgaba parte de la presa al corsario francés *El Hechicero*. Los tripulantes del corsario español no lo consideran justo ni cierto pues "...aunque estaba a la vista se hallava a mucha distancia..." y dieron un poder a don Francisco Benito García, armador de la lancha corsaria, para que los defienda. Este documento demuestra que también los corsarios franceses estaban faenando en esta aguas.²⁷

Los apresamientos se hacían habitualmente sin violencia contra los barcos detenidos, aunque, a veces, se producían algunos conflictos menores. Así, en el apresamiento de la fragata danesa *Gerhard*, el 24 de abril de 1805, a tres millas del cabo Espartel por parte de un corsario español, no especificado,

...este llevo con toda la gente armada muy furiosa haciendole fuego de fusileria que estuvo a pique de que le hubiera matado la gente de su Equipaje que estaban trabajando sobre la Cubierta,..., saltaron a bordo de la Fragata dando golpes con los sables a su gente que metieron bajo escotilla, habiendo dado al Capitan porraso en las espaldas con los sables y poniendole una pistola al pecho le pidieron los papeles, tratandolo como si fuese enemigo.²⁸

21 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 62,1. Fol. 33. 27-VI-1805.

22 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 62,1. Fol. 17. 30-IV-1805.

23 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1. Fol. 27, R 3. 2-IV-1805.

24 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1 R-4. Fol. 10. 13-V-1805.

25 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1. Fol. 32, R 3. 4-IV-1805.

26 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60,1, R 3. Fol. 46. 20-IV-1805.

27 A.H.N.P.A. Miguel Colety, leg. 3,1; R 2. Fol. 163. 11-V-1805.

28 A.H.N.P.A. Miguel Colety, leg. 3,1. Fol. 23. 26-IV-1805.

Otro barco corsario español fue *El Veloz*, del que fue capitán don Jerónimo Girau. En este barco había marineros a los que les correspondían partes de las presas hechas en un bergantín danés con carga de bacalao, en otro sueco con igual carga, además de canela y lata; y un bergantín norteamericano con ropas, que, según dicen los declarantes, fueron sentenciados como buena presa. El armador, don Francisco Terror, era vecino de Cádiz.²⁹

En estos meses del verano de 1805, en plena guerra, las necesidades de alimento se hacen perentorias para el ejército que no tenía con qué abastecerse. Un vecino de Algeciras, don Fernando Morillo protesta ante notario porque

...se le acaba de notificar una orden del Excm^o Señor comandante General de este Campo en la qual se le manda entregue y ponga a disposición del Factor pral de Viveres de este Campo Dⁿ Fran^{co} de la Puente todo el trigo que tiene Almacenado en esta ciudad a su cargo propio de Dⁿ Gorge Cambully comerciante de Liorna, a cuyo fin se le embargue con objeto de socorrer las Tropas por no haver con que haverla en los Almacenes del Rey...³⁰

Las confiscaciones afectaban a barcos de cualquier bandera. El capitán del bergantín danés *Berman*, Gerrit Claaren, que recaló en Algeciras procedente de Ámsterdam cargado de cereal, sufrió el embargo de su cargamento por orden de

...los Excmos Señores Comandantes Generales comandante General de este Campo y de este Apostadero quedaba el cargamento de sevada que tenia sequestrado a disposición de la Real Hacienda y que inmediatamente lo tuviere a disposición del factor o Provisor de Viveres del Comercio y que de lo contrario o de poner repugnancia se le sacaría a la fuerza por necesitarse la cevada con urgencia para mantener los caballos del Rey...³¹

Las detenciones de embarcaciones, por la mera sospecha de que pudiesen transportar provisiones con destino al enemigo, no se hacían solamente desde embarcaciones corsarias. A veces, y no infrecuentemente, las lanchas cañoneras de la Real Armada también intervenían. Así lo cuenta el capitán de la polacra *Santísima Anunciata* y *San Cayetano* que, con pabellón de la Serenísima República de Venecia y procedente del puerto inglés de Falmouth, se vió obligada a fondear en Gibraltar para aguar y

por causa del tiempo le fue forzoso arribar a las costas de España inmediato al Castillo que nombran de San Felipe junto a la Línea de Gibraltar y habiendo cargado mas el tiempo y garrado las anclas salieron las Lanchas Cañoneras que estaban en aquellas costas y le condujeron detenido a este Puerto [de Algeciras] el día diez del presente mes.³²

El barullo de la guerra no impedía que, al tiempo que se realizaban labores humanitarias, se aprovecharan los viajes a la plaza enemiga de Gibraltar, para hacer contrabando. El capitán del místico *Virgen de la Luz*, matrícula de Tarifa, don Vicente Díaz tiene dificultades con las autoridades españolas

sobre la aprehension de una Libra de tabaco de Polvo y varios generos de ilicito Comercio que se ocultaban en el centro de un colchón y talega, al tpo de arribar a este Puerto procedente del de Gibraltar, conduciendo desde el entre otras cosas varios Prisioneros Españoles la tarde del dia tres de Marzo ultimo...³³

En otros lugares, más alejados y aislados, los presidios españoles en las costas del Norte de África, también había problemas para preocuparse y dificultades para solucionarlos. La historia la cuenta José Vázquez, patrón de polacra *María Anunciación*. Narra que salió de Málaga con provisiones de la Real Hacienda para el presidio de Vélez de la Gomera

y con motivo de estar a ración de agua los Individuos de aquel destino, le instó el Señor Gov^f de él para que viniese a este Puerto a hacerlo para transportarla y conducirla a dho Presidio, con la condición de que aunque le pusiesen en

29 A.H.N.P.A. Miguel Colety, leg. 3.1. R.2. Fol. 186. 28-V- 1805.

30 A.H.P.N.A. Miguel Colety, leg.3.1. Fol. 68. 9-VI-1805.

31 A.H.N.P.A. Miguel Colety, leg. 3.1. Fol. 142. 1-VIII-1805.

32 A.H.N.P.A. Miguel Colety, leg. 3.1. R.1. Fol. 29. 23-I- 1805.

33 A.H.N.P.A. Miguel Colety, leg. 3.1 R.3. Fol.123. 8-VI-1805.

quarentena le habilitarían únicamente para dho fin descontándole después como tiempo de Quarentena todo el que invirtiese en este destino y navegⁿ. Que vajo de este concepto no tendría la menor detención ni demora, acepto la enunciada contrata dándose enseguida a la vela.³⁴

Pero en Algeciras la Junta de Sanidad lo puso en cuarentena y no lo dejó llenar las vasijas de agua para volver a socorrer a los hombres acuartelados en el presidio.

Sólo finalizando el año [Existe un clamoroso silencio en lo referente a noticias relacionas con la mar y la guerra entre octubre (batalla de Trafalgar) y diciembre] aparecen noticias de corsarios franceses surtos en Algeciras. Es el caso de *monsieur* Sinforiano Bolot y Damián Gabarron, primer y segundo capitán de la barca francesa corsaria llamada *Josefina*, surta en el puerto algecireño. Dicen que, siguiendo las órdenes del armador, apresaron en el Estrecho el día 14 de noviembre, en concurrencia de otro corsario francés llamado *La Media Galera*, el bergantín sueco llamado *Juan Margarita*, su capitán don Enrique Jobermond, con carga de alquitrán y hojalata. El bergantín navegaba desde Estocolmo a Venecia. Además hacen referencia a la captura de otro bergantín sueco, cuyos datos no indican. Protestan porque el agente encargado de negocios del Imperio Francés en el puerto de Algeciras, *monsieur* Federico Menean, ha permitido que el primer barco se haya marchado para vender su cargamento en Cádiz.³⁵

Los barcos y las lanchas corsarias contribuyeron a asegurar la navegación mercante entre las aguas de la bahía de Algeciras y el estrecho de Gibraltar con otros puertos, sirviendo de escolta a los veleros más lentos e indefensos. Así se deduce de un documento que firmó el patrón sevillano don Fernando Morillo, que lo era de una tartana llamada *San Antonio*, con la que pretendía dirigirse desde el puerto de Algeciras al de Cádiz. Fletó la tartana "...en el concepto de haber de ser resguardada y comboyada del Corsario Español de la matricula de Cádiz nombrado el Vencedor, su Capn d Juan Julio..." Recibió una carta de los armadores en la que se le ordenaba que "...no se ponga de modo algu no en Navegacion,..., sin el correspondte Comboy de Lanchas Cañoneras..."³⁶

Por último manifestar que la guerra de corso no fue la única actividad que se desarrolló en el puerto de Algeciras el año de Trafalgar. Como queda manifestamente expuesto en los apéndices que se pueden consultar a continuación, el puerto registró un tráfico marítimo y mercantil importante. Quizás a ello contribuyó el bloqueo británico de Cádiz que desvió a embarcaciones hacia Algeciras. Téngase en cuenta también, que la documentación notarial sólo refleja los casos en los que se produjeron averías, abordajes, destrozos en la carga o problemas de navegación a causa del mal tiempo. Por ello debemos suponer que el número de barcos que fondeó en Algeciras, sin padecer ningún problema, fue superior al que aparece en los documentos, aunque, lamentablemente carecemos de fuentes con las que demostrarlo. Las actividades portuarias se complementaron con el negocio de la compraventa de embarcaciones que, en el año 1805, arrojaron un saldo, nada despreciable de 338.780 reales.

34 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 59. Fol. 7. 25-X-1805.

35 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60.1, R 9. Fol. 18. 9-12-1805.

36 A.H.N.P.A. Manuel Chacón, leg. 60.1, R 4. Fol. 43. 9-VI-1805.

APÉNDICES
CUADROS Y GRÁFICAS

RELACIÓN DE BARCOS DETENIDOS POR CORSARIOS Y TRAIDOS AL PUERTO DE ALGECIRAS EN 1805

Nº	CAPITÁN	NACIÓN	NOMBRE	TIPO	PROCEDENCIA	CARGA	DESTINO
1	OSBERG, ANTº.	SUECIA	LEONORA	BERGANTÍN	FALMOUTH (G.B.)	SARDINA SALADA Y LATÓN	VENECIA
2	JACOBSEN, JACOBO	DINAMARCA	KUILLERTAD	BERGANTÍN	FALMOUTH (G.B.)	SARDINA SALADA	NÁPOLES
3	BARRY, EDUARDO	USA	SALLY	BERGANTÍN		HARINA, 1700 BARRILES	
4	MASCAREÑAS, JUAN	PORTUGAL		FALUCHO	VILLA REAL (P)	ACEITE, PAVOS, SAL Y 45 ONZAS ORO	TETUÁN
5	LYON, WILLIAM	USA	HOPE	BERGANTÍN	CEFALONIA (GRECIA)	PASAS, CEBOLLAS Y PALO DE TINTE	LIVERPOOL
6	NICOLAGSEN, NILS	DINAMARCA	REVOLUCIÓN	BERGANTÍN	POOLE (G.B.)	BACALAO, PEDERNAL Y CRISTAL	LIORNA
7	STHALER, NATHALIER	USA	EL AGUILA	FRAGATA	LIVERPOOL	LOZA, AZÚCAR Y FLEJES.	MESINA Y TRIESTE
8	JANSEN, OLEN	DINAMARCA	ANA CRISTINA	BERGANTÍN	CEFALONIA	PASAS DE CORINTO Y PALO DE TINTE	LIVERPOOL
9	ALGREN, OLOF G.	SUECIA	JORJEKEL	BERGANTÍN	POOLE (G.B.)	BACALAO, LATA Y CRISTAL	LIORNA
10	VIGELIUS, JUAN	SUECIA	LA AURORA	BERGANTÍN	LIVERPOOL	TRIGO	SANLÚCAR
11	WOLF, JORGE LORENZO	SUECIA	GERHARD	FRAGATA	ULM (G.B.)	FARDERÍA	TRIESTE
12	RICHMOND, SIMÓN	USA	JEFFERSON	BERGANTÍN	LIVERPOOL		MESINA Y TIESTE
13	DIVRE, DAVID	USA	LAS TRES HERMANAS	FRAGATA	TRIESTE	ZUMAQUE Y PASAS DE CORINTO	LIVERPOOL
14	SIMONS, SILVESTRE	USA	DIANA	BERGANTÍN	NORFOLK (USA)	HARINA	GIBRALTAR
15	WATERMANS, JUAN	USA	MOMONGAELA	GOLETA	NUEVA YORK		MEDITERRÁNEO
16	CONFELT, JOHAN PITTER	SUECIA	MARÍA	BERGANTÍN	POOLE (G.B.)	BACALAO, HOJA DE LATA, SALMÓN	LIORNA
17	BOTTOR, DANIEL	SUECIA	CARE WILHEM	DROGUE	POOLE (G.B.)	BACALAO	NÁPOLES
18	MATTOCK, ROBERT	USA	EL COMERCIO	BERGANTÍN	CHARLESTON (USA)	ARROZ, TABACO Y DUELAS	CÁDIZ
19	ADAMS, NATHANIEL F.	USA	RECUBERY	FRAGATA	NORFOLK	HARINA Y ARROZ	GIBRALTAR
20	SWART, JUAN	USA	BÉRTICE DE CHARLESTON	PAQUEBOTE	LONDONDERRY	HARINA, ARROZ Y DUELAS	ALICANTE
21	ADAMS, DANIEL F.	USA	MOLLY	BERGANTÍN	CORK	CEBADA, JAMÓN, GINEBRA, CERVEZA,	GIBRALTAR
22	RADOEVICH, NICOLÁS	AUSTRIA	EL VERÍDICO	BERGANTÍN	LISBOA		VENECIA O TRIESTE
23	OLIBELOF, JUAN	SUECIA	NAYADE	FRAGATA	ESTOCOLMO	ALQUITRÁN, HIERRO Y BREA	NÁPOLES
24	ACACI, ESTEFANO	AUSTRIA	ESTRELLA DE MAR	BERGANTÍN	VELUJO ?	SARDINAS	TARRAGONA O BARCELONA
25	RISK, ALEJANDRO	DINAMARCA	NEPTUNO	BERGANTÍN	LIBA DE RUSIA	LIENZO	LIORNA
26	CLARK, JAARAMIAH F.	USA	HECHO	BERGANTÍN	ST. IVES (G.B.)	SARDINA SALADA	VENECIA
27	HANSEN, CRISTIAN	DINAMARCA	ARMONÍA	GALEAZA	PUSTOF (G.B.)	SARDINA	VENECIA
28	LOUSS, JUAN HENRRIQUEZ	SUECIA	MARÍA	BERGANTÍN	FALMOUTH	SARDINA	VENECIA
29	GOVENIUS, ENRIQUE	SUECIA	JUANA MARGARITA	BERGANTÍN	ESTOCOLMO	ALQUITRÁN Y CHAPA DE HIERRO	VENECIA
30	OTSMAN, MARTÍN PEDRO	SUECIA	APERANS	GALEAZA	PADERTOWN	SARDINAS	VENECIA
31	NILSEN, SAMUEL	DINAMARCA	PRÍNCIPE FEDERICO	BERGANTÍN	GIBRALTAR	AZÚCAR, AÑIL, DUELAS, TABACO Y RAPÉ	LIORNA
32	JARMTAR, GASPAR	DINAMARCA	YSLANDT	DROGRE	LARBICK	BACALAO	BARCELONA
33	UGLANDT, OLE P.	DINAMARCA	KONGE DE ARSIANTE	FRAGATA	LISBOA	AZÚCAR, CACAO	VENECIA
34	BOLIN, ANDRÉS	SUECIA	JUANA CRISTINA	QUECHE	GIJÓN	LASTRE	ALICANTE
35	THOMPSEN, JORGE	DINAMARCA	COSMOPOLITA	BERGANTÍN	POOLE (G.B.)	BACALAO	LIORNA
36	BRATRICH, ELIAS FRANCº.	RAGUSA	EL ACTIVO	BERGANTÍN	GIBRALTAR	TRIGO	LISBOA

**RELACIÓN DE BARCOS DETENIDOS POR CORSARIOS Y TRAIIDOS AL PUERTO DE ALGECIRAS EN 1805
(CONTINUACIÓN)**

Nº	BARCO APRESADOR	CAPITÁN	OBSERVACIONES	NOTARIO	SIGª	PÁGINA	FECHA
1	EL PODEROSO	MIGUEL VILLALVA		MIGUEL COLETY	3.1	R-1, FOL. 39	2-II-1805
2	TRES CORSARIOS ESPAÑOLES			MIGUEL COLETY	3.1	R-1, FOL. 55	26-II-1805
3	LANCHAS CAÑONERAS ESP.		SACADO DE GIBRALTAR	MIGUEL COLETY	3.1	R-1, FOL. 52	26-II-1805
4	UN BARCO CORSARIO		ORO PARA COMPRAR TRIGO	MANUEL CHACÓN	62.1	FOL. 2	27-II-1805
5	UN BARCO CORSARIO ESP.						
6	EL HURÓN OTRO CORSARIO	GERARDO GIRAND AGUSTÍN URRIER	DECLARADO BUENA PRESA	MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 1	30-III-1805
7	UN BARCO CORSARIO ESP.		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MANUEL CHACÓN	62.1	FOL. 6	4-IV-1805
8	UN BARCO CORSARIO ESP.			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 4	6-IV-1805
9	CORSARIOS ESPAÑOLES			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 3	10-IV-1805
10			LA CARGA SE DECLARÓ MALA PRESA	MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 21	24-IV-1805
11	CORSARIOS ESPAÑOLES			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 23	26-IV-1805
12	CINCO CORSARIOS ESP.		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MANUEL CHACÓN	62.1	FOL. 18	1-V-1805
13	UN CORSARIO ESPAÑOL		BUENA PRESA BUQUE Y CARGA	MANUEL CHACÓN	60.1	R 4, FOL. 39	28-V-1805
14	UN CORSARIO ESPAÑOL		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MANUEL CHACÓN	60.1	R 5, FOL. 4	14-VI-1805
15	DOS CORSARIOS ESP.		DEJADO EN LIBERTAD	MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 76	16-VI-1805
16	EL HURÓN	BARTOLOMÉ COCOVI		MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 86	18-VI-1805
17	CORSARIOS ESP. Y FRANC.		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 112	30-VI-1805
18	DOS CORSARIOS ESP. CORSª FRANCÉS LA SERPIENTE	CAPITÁN CAPELAR		MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 114	6-VII-1805
19	EL PRÍNCIPE DE LA PAZ EL TIGRE		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MANUEL CHACÓN	60.1	R 6, FOL. 6	14-VII-1805
20	TRES CORSARIOS ESP.		REPRESA	MANUEL CHACÓN	60.1	R 6, FOL. 4	14-VII-1805
21	UN CORSARIO ESPAÑOL		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MANUEL CHACÓN	60.1	R 6, FOL. 23	24-VII-1805
22	DOS CORSARIOS FRANC.			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 160	29-IX-1805
23	EL FUERTE GIBRALTAR	JUAN LEGUINISTERRE		MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 180	18-X-1805
24	GALEOTA CORSª FRANCESA	AGUSTÍN LAZARÍN		MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 178	18-X-1805
25	CORSARIO FRANCÉS			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 182	19-X-1805
26	TRES CORSARIOS ESP.			MANUEL CHACÓN	62.1	R 2, FOL. 6	22-X-1805
27	UN CORSARIO FRANCÉS			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 194	15-XI-1805
28	LENTREPRENANT (F)		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 196	17-XI-1805
29	JOSEFINA (F) EL PODEROSO (E) EL DELFÍN (F)			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 198	17-XI-1805
30	JOSEFINA (F)		LA CARGA FUE DECLARADA BUENA PRESA	MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 200	18-XI-1805
31	UN CORSARIO SIN ESPECIFICAR			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 202	29-XI-1805
32	UN CORSARIO FRANCÉS UN CORSARIO ESP.			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 204	2-XII-1805
33	UN CORSARIO FRANCÉS Y OTRO ESPAÑOL			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 206	2-XII-1805
34	EL DELFÍN (F)			MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 208	2-XII-1805
35	VIRGEN DEL CARMEN, ALIAS EL TORERO	MIGUEL DE ARIAS		MIGUEL COLETY	3.1	FOL. 210	10-XII-1805
36	EL RAYO (F)	FRANCISCO GARRÓN	DEJADO EN LIBERTAD	MIGUEL COLETY	3.1	FOLIACIÓN DESTRUIDA	28-XII-1805

RELACION DE BARCOS QUE RECALARON EN EL PUERTO DE ALGECIRAS EN EL AÑO 1805

Nº CAPITÁN	NACIÓ	BARCO	TIPO	PROCEDECIA	CARGA	DESTINO	CAUSA	NOTARIO	SIGNATURA	FECHA
1	JUAN SERAFÍN	ESPAÑA	SAN JOSÉ Y ANIMAS	MÍSTICO	CADIZ	400 FGS HABAS Y 378 DE TRIGO	ALGECIRAS Y CEUTA	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 F.11	14/01/1805
2	MIGUEL ZURICH	RAGUSA	SANTISIMA ANUNCIATA Y SAN CAJETANO	POLACRA	FALMOUTH	SARDINA SALADA	VENECIA	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 F.15	17/01/1805
3	MIGUEL MARTOREL	ESPAÑA	CONCEPCION	BERGANTÍN	VERACRUZ		BARCELONA	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 F.27	23/01/1805
4	GERÓNIMO GIRAU	ESPAÑA	LA VELOZ	GOLETA CORSARIA				MANUEL CHACÓN	LEG.62.1 F.1	30/01/1805
5	VICENTE ROSSY	RAGUSA	LA VICTORIOSA	POLACRA	LIORNA	TRIGO (491 SACOS)	CÁDIZ	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 R.1 F.54	26/02/1805
6	SEVERIO CACASI	VENECIA	LA CONSTANCIA	POLACRA	MAPOLES	TRIGO	CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.2 F.53	14/03/1805
7	MIGUEL BOGDANOVICH	RAGUSA	VIRGEN DE LORETO Y SAN ANTONIO DE PADUA	OUECHE	MANFREDONIA	TRIGO	ALGECIRAS	MMIGUEL COLEY	LEG.3.1 F.6	11/04/1805
8	ANDRÉS JUAN SCOPENICH	AUSTRIA	DEMÓSTENES	BERGANTÍN	ANCONA	TRIGO	BARC. ALIC O CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.10	15/04/1805
9	VICENTE CARMICH	AUSTRIA	SOLEDDA	POLACRA	LIORNA	TRIGO 7000 FGS	SANLÚCAR O ALGECIRAS	MIGUEL COLEY	LEG.3.1 F.12	17/04/1805
10	ANTONIO JAKOSOVIC	AUSTRIA	EL SERVERO	POLACRA	LIORNA	CEBADA, TRIGO Y ARROZ	CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.3 F.42	17/04/1805
11	TIOSO, JUAN SEBASTIÁN	AUSTRIA	AMÉRICA	FRAGATA	VENECIA	TRIGO	ALGECIRAS	MIGUEL COLEY	LEG.3.1 F.15	23/04/1805
12	GREGORIO MISCALOVICH	RAGUSA	TANGREDEY	BERGANTÍN	RAGUSA	TRIGO, 1.100 ARROBAS	LISBOA	MMIGUEL COLEY	LEG. 31 F.16	23/04/1805
13	NICOLÁS GOTTFRIED EWERT	SUECIA	DOLPHIN	BERGANTÍN	AMSTERDAM	TRIGO 3.081 SACOS	CÁDIZ	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.17	24/04/1805
14	MARTIN CRISTIAN REMMEN	SUECIA	DOROTEA	BERGANTÍN	AMSTERDAM	TRIGO 2.591 SACOS	CÁDIZ	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.18	24/04/1805
15	HANS ADAMSE	DINAMARCA	HAUFRULEN	GALEAZA	LIORNA	MAIZ	SANLÚCAR	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.20	24/04/1805
16	JUAN GABELA	RAGUSA	DIANA	BERGANTÍN	LIORNA	TRIGO 3.700 SACOS	SANLÚCAR	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.25	27/04/1805
17	JUAN ANTONIO GRADARA	AUSTRIA	PIRRO	BERGANTÍN	LIORNA	TRIGO	SEVILLA	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.29	28/04/1805
18	HANS LURMANN	SUECIA	RESOLUCION	BERGANTÍN	LIORNA	TRIGO 4.000 SACOS	SANLÚCAR	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.37	04/05/1805
19	ANTONIO ESTRAGOVICH	RAGUSA	SAN ANTONIO DE PADUA	POLACRA	MAPOLES	TRIGO 6.400 SACOS	LISBOA, SANLÚCAR	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.39	06/05/1805
20	VICENTE NICOLÁS GUILLERMOVICH	RAGUSA		BERGANTÍN	LIORNA	TRIGO Y CEBADA	CÁDIZ	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.43	12/05/1805
21	LUCAS NICOLAS BAR- BARICH	RAGUSA	SAN ANTONIO DE PADUA	BERGANTÍN	LIORNA	TRIGO	CADIZ, SANLÚCAR	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.48	13/05/1805
22	ANTONIO ALVARADO	ESPAÑA	EL ROMANO	JABQUE	CÁDIZ	SAL, 900 FGS	MALAGA	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.4 F.21	16/05/1805
23	NICOLAS BLONDELL	FRANCIA	ADELAIDA	BERGANTÍN	CETTE		RUAN	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F.25	25/05/1805
24	VICENTE PREMUEDA	AUSTRIA	CONDESA-BRIGIDA	FRAGATA	TRIESTE	TRIGO 5.700 ESTARAS DE VENECIA	CADIZ	MMIGUEL COLEY	LEG.3.1 F.57	28/05/1805
25	ANTONIO IVANICICH	AUSTRIA	LA GRACIOSA	POLACRA	TRIESTE	TRIGO	ALGECIRAS	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.60	01/06/1805
26	HANS LORENSEN KOLON	DINAMARCA	SIMPATÁ	FRAGATA	TONNING	TRIGO	LISBOA	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.62	06/06/1805
27	MATEO MAGUD	RAGUSA	IMARIANA	POLACRA	MESINA	TRIGO 1.024 SALIME, MEDIDA DE SICILIA	CADIZ, SANLÚCAR O ALGECIRAS	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.66	08/06/1805
28	FERNANDO MORILLO	ESPAÑA		TARTANAS		TRIGO	CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.4 F.46	09/06/1805
29	MARTIN LUNDRING	SUECIA	AUORRA	BERGANTÍN	LISBOA	TRIGO, 190 MOYOS Y DE MAIZ 220	ALGECIRAS	MMIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.70	10/06/1805

Nº	CAPITÁN	NACIÓN	BARCO	TIPO	PROCEDENCIA	CARGA	DESTINO	CAUSA	NOTARIO	SIGNATURA	FECHA
30	GUILLERMO BOID	USA	LA FELICIDAD	BERGANTIN	TEXEL	TRIGO	CÁDIZ O SANLUCAR	BLOQUEO DE CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.5. F. 2	14/06/1805
31	MARCOS SALOCOVICH	AUSTRIA	LAURENTE	POLACRA	TRIESTE	TRIGO	ALGECIRAS	PROTESTA DE MAR	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.80	17/06/1805
32	JUAN MARTIAS SABIONI	AUSTRIA	LA SUERTE	FRAGATA	VENECIA	HARINA	ALGECIRAS	PROTESTA DE MAR	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.82	18/06/1805
33	ANTONIO RAGUSIN	AUSTRIA	EL JOVEN	BERGANTIN	VENECIA	MAZ, TRIGO Y HABI- CHUELAS	ALGECIRAS	PROTESTA DE MAR	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R. 5 F.14	19/06/1805
34	ESTEBAN MARDINI	RAGUSA	EL GENEROSO	BERGANTIN	AFRANI	TRIGO, 7200 TÚMULOS DE NAPOLÉS	SANLUCAR O LISBOA	PROTESTA DE MAR	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.100	21/06/1805
35	ESPERIDION GERANOVICH	AUSTRIA	EL ASIA	POLACRA	TRIESTE Y ANCONA	TRIGO Y IMAZ	LISBOA	NAUFRAGIO EN LA LINEA	MIGUEL COLEY	LEG.3.1 F.88	21/06/1805
36	ZACARIAS DUNKOVICH	AUSTRIA	SAN ANTONIO Y ANIMAS	BERGANTIN	VENECIA	TRIGO, ARROZ Y HABI- CHUELAS	CÁDIZ, SANLUCAR LISBOA	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.96	21/06/1805
37	VICENTE PILCOVICH	RAGUSA	FIDEL	BERGANTIN	VIREGLIA (REINO DE NAPOLÉS)	TRIGO	CÁDIZ	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.104	25/06/1805
38	YENS M. KIER	DINAMARCA	CATALINA MARIA	GALEAZA	AMSTERDAM	CEBADA	ALGECIRAS O MÁLAGA	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.110	27/06/1805
39	YFER HUT	SUECIA	EL JORGE	BERGANTIN	LISBOA	TRIGO Y HARINA	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.5 F. 37	04/07/1805
40	BERGT STHAL	SUECIA	NEPTUNO	BERGANTIN	NANTES	TRIGO	SEVILLA	BLOQUEO DE CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.5 F. 35	04/07/1805
41	HANS CRUISENS	DINAMARCA	FALICK	BERGANTIN	AMSTERDAM	CEBADA	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.128	17/07/1805
42	BURIEL PETERSEN	SUECIA	APOLO	BERGANTIN	NANTES	TRIGO	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.140	01/08/1805
43	GERRIT CLAAREN	DINAMARCA	BERMAN	BERGANTIN	AMSTERDAM	TRIGO	CÁDIZ	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.142	01/08/1805
44	PEDRO DE LEVA	AUSTRIA	PRIMOGENITO	BERGANTIN	ANCONA	TRIGO	LISBOA	PROTESTA DE MAR	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.6 F.33	02/08/1805
45	CARLOS DEREK	SUECIA	GABRIEL	BERGANTIN	SETE	TRIGO 4900 FGS	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.149	19/08/1805
46	JEUNIS CRISTIAN	DINAMARCA	CAROPA	BERGANTIN	JONINGEN	VARIOS EFECTOS	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.150	09/09/1805
47	ANDRES FONSET	DINAMARCA	HANS YARD	NAVIO	NANTES	TRIGO	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG.3.1 F.158	26/09/1805
48	JOSE LONGOBARDO	RUSSIA	DIANA	POLACRA	ODESA	VARIAS MERCANCIAS	SEVILLA	BLOQUEO DE CÁDIZ	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.166	02/10/1805
49	ESTEBAN WEBER	USA	HOPPE	BERGANTIN	LISBOA	TABACO SARDINA, TÉ, MANTECA	PALERMO	DETENIDO EN SAN FELIPE	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.168	03/10/1805
50	JOSE MALIA	ESPAÑA	NºSº DE LA MISERICORDIA	POLACRA	RIO DE SAN PEDRO	PAJA	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG.60.1 R.7 F. 39	04/10/1805
51	JUAN JOSE DIAZ	ESPAÑA	12 BARCOS MAS	TARTANAS	PAJA	PAJA	ALGECIRAS	BLOQUEO DE CÁDIZ	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R.7 F. 41	07/10/1805
52	PITTER BODY DIERKS	DINAMARCA	HENRRIQUEZ	FRAGATA	ECKWARDEN	LIENZOS Y HIERRO	ALGECIRAS	PROTESTA DE MAR	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.175	13/10/1805
53	PEDRO VAZQUEZ	SANTISIMO CRISTO DE LA VERA CRUZ	SANTISIMO CRISTO DE LA VERA CRUZ	MISTICO	CÁDIZ	SAL	ESTEPONA	AVERIA	MANUEL CHACÓN	LEG.62.1 R2 F.1	15/10/1805
54	MIGUEL TOVAL	ESPAÑA	S. JAIME Y NºSº DE LAS MERCEDES	FALUCHO	MÁLAGA	SAL	ALGECIRAS	ACOSO INGLÉS	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 R.2 F.19	06/11/1805
55	JOHAN DANIEL KOSTER	DINAMARCA	SENORA WILLEGONDA JACOBA	BERGANTIN	JONINGEN	VARIAS MERCANCIAS	ALGECIRAS	PROTESTA DE MAR	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.192	15/11/1805
56	VICENTE ROCAFULL	ESPAÑA	STº CRISTO DEL GRAO	LAUD	CÁDIZ	SAL	MÁLAGA	AVERIA	MANUEL CHACÓN	LEG.62.1 R2 F.25	20/12/1805
57	PEDRO BRAREN	DINAMARCA	BARTOLDA WILLULMINA	BERGANTIN	NANTES	TRIGO	ALGECIRAS	AVERIA	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 FOL DESTRUIDO	28/12/1805
58	PEDRO JACOBO TETENS	DINAMARCA	WASHANKIGT	FRAGATA	SABLES OLONNES	TRIGO	ALGECIRAS	AVERIA	MIGUEL COLEY	LEG. 3.1 F.221	28/12/1805
59	CRISTIAN TOLKERBERG	DINAMARCA	ESPERANZA	BERGANTIN	NANTES	TOGINO	ALGECIRAS	AVERIA	MIGUEL COLEY	F.223	30/12/1805

COMPRAVENTA DE BARCOS EN EL PUERTO DE ALGECIRAS - 1805

Nº	VENDEDOR	VECINO	BARCO	TIPO	PRECIO	TM	COMPRADOR	VECINO	OBSERVACIONES	NOTARIO	SIGNATURA	FECHA
1	JOSE BELILLO	ALGECIRAS	EL CAZADOR	GOLETA	60.000 RV		ESTEFANO BIANQUINO	AUSTRIA	SUBASTA DEL TRIBUNAL DE MARINA	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 F.41	12/03/1805
2	ISIDRO MARTÍN	ALGECIRAS		FALUCHO Nº 20	5.000 RV		MATEO PELUSO			MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F.10	06/04/1805
3	JUAN BARHEM	ALGECIRAS	EL JORGE	FRAGATA	5.000 PESOS FUERTES		SIMON GUSTERS	AUSTRIA (TRIESTE)	APRESADA POR CORSARIOS ESPAÑOLES. SUBASTADA EN ALGECIRAS EL 3-4-1805	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R 3 F.35	08/04/1805
4	SANTIAGO RAVENA	ALGECIRAS	JUANA CRISTINA	OUECHE	22.000 RV	130 TM	ANDRÉS BOLÍN		APRESADO POR CORSARIOS FRANCÉSES SUBASTADO EN CÁDIZ.	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R 3 F.29	19/04/1805
5	PEDRO CASTAGNOLA	LIGURIA	SAN JOSÉ	PIÑUE	600 PESOS FUERTES	800 Q	JUAN UBISKLINE			MIGUEL COLETY	3.1 R 2 F.149	23/04/1805
6	JOSE BELILLO	ALGECIRAS	EDUARDO Y MARIA	BERGANTÍN	30.200 RV		JUAN H. YENTON	NUEVA YORK	APRESADA POR CORSARIOS ESPAÑOLES	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R 4 F.35	01/05/1805
7	JOSE NUÑEZ	ALGECIRAS		FALUCHO Nº 7	5.100 RV		MATEO PELUSO			MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F.21	04/05/1805
8	FRANCISCO NAZARIO HERRERO	TARIFA	EL AFRICANO	FALUCHO	3.000 RV	150 Q	JUAN RAMOS	CÁDIZ		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F. 30	31/05/1805
9	FELIX GRACIOS			LANCHA	2.600 RV		FRANCISCO NADAR	ALGECIRAS	LA LANCHA PERTENECIA A LA FRAGATA MERCANTE ESPAÑOLA LA CASUALIDAD	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 FOL.38	27/06/1805
10	BLAS MAÑETO	ALGECIRAS	SANTO CRISTO DEL GRAO	MISTICO Nº 56	12.000 RV		CRISTOBAL MORCEGO	ALGECIRAS		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 FOL.41	28/06/1805
11	FRANCISCO ISCARDI	GIBALTAR		MISTICO	10.000 RV	600 Q	JOSE FONTANILLA	ALGECIRAS		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 FOL.49	04/07/1805
12	JUAN GARCIA	ALGECIRAS		BOTE Nº 37	1.920 RV		MIGUEL DE TORRES	ALGECIRAS		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 FOL.52	12/07/1805
13	SEBASTIAN LASO DE LA VEGA	CÁDIZ	PRINCIPE DE LA PAZ	FALUCHO	11.500 RV		JUAN BARHEM	ALGECIRAS	FALUCHO CORSARIO	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F.63	30/09/1805
14	JOSE LLORET	MOTRIL		LANCHA	1.110 RV		LORENZO LOPEZ	ALGECIRAS		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F.62	30/09/1805
15	ANTONIA ALENCASIER	ALGECIRAS	VIRGEN DEL CARMEN		30.000 RV		JUAN BAUTISTA CONTILLO	ALGECIRAS		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 F.68	05/10/1805
16*	SEBASTIAN GONZÁLEZ HERNADEZ	ESTEPONA	SAN ANTONIO Y ANIMAS	MISTICO	8.000 RV				EL BARCO SE COMPRÓ EN GIBALTAR. EL DOCUMENTO ES UN PODER PARA VENDER.	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R 8 F.10	19/10/1805
17	FRANCISCO TAMARIZ	ALGECIRAS	SAN ANTONIO Y ANIMAS	LAUD	8.000 RV		ALONSO VÁZQUEZ		FRANCISCO TAMARIZ ES APODERADO DE SEBASTIAN GONZÁLEZ. EL BARCO SE COMPRÓ HACIA 20 DÍAS EN GIBALTAR	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 R2 F.9	31/10/1805
18	JOSE PIÑERO CARRASCO	TARIFA	VIRGEN DEL ROSARIO	FALUCHO	2.000 RV		FRANCISCO MICHEL	FRANCIA	FRCº TAMARIZ LO VENDE CON PODER	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 R2 F.17	06/11/1805
19	GERONIMO ARRABAL	CEUTA		BARQUILLA Nº 54	3.350 RV		JOSE REGUEIRA			MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 R2 F.22	25/11/1805
20	PEDRO BELLOTY	CÁDIZ (GENOVES)	NºS DE LA MISERICORDIA	JABOQUE	14.000 RV	2.200 Q	SEBASTIAN LASO DE LA VEGA	CÁDIZ	EL BARCO ESTÁ SURTO EN EL RIO PALMONES. LO COMPRÓ HACÉ 4 MESES A ANDRÉS AYVALDO EN GIBALTAR.	MANUEL CHACÓN	LEG. 60.1 R 9 F.2	04/12/1805
21	FRANCISCO BOCIO	ALGECIRAS	VIRGEN DEL CARMEN	MISTICO	9.000 RV		JUAN CIDRÓN	ALGECIRAS		MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 R2 F.26	30/12/1805
22	MOHAMET EXHAWAR	MARRUECOS	MESOU	BOMBARDA	24.000 RV		CARLOS SANTIAGO CASIGENA	MÁLAGA	SE COMPRÓ EN GIBALTAR HACIA CINCO DÍAS A LUIS SEOTTO	MANUEL CHACÓN	LEG. 62.1 R2 F.30	30/12/1805

