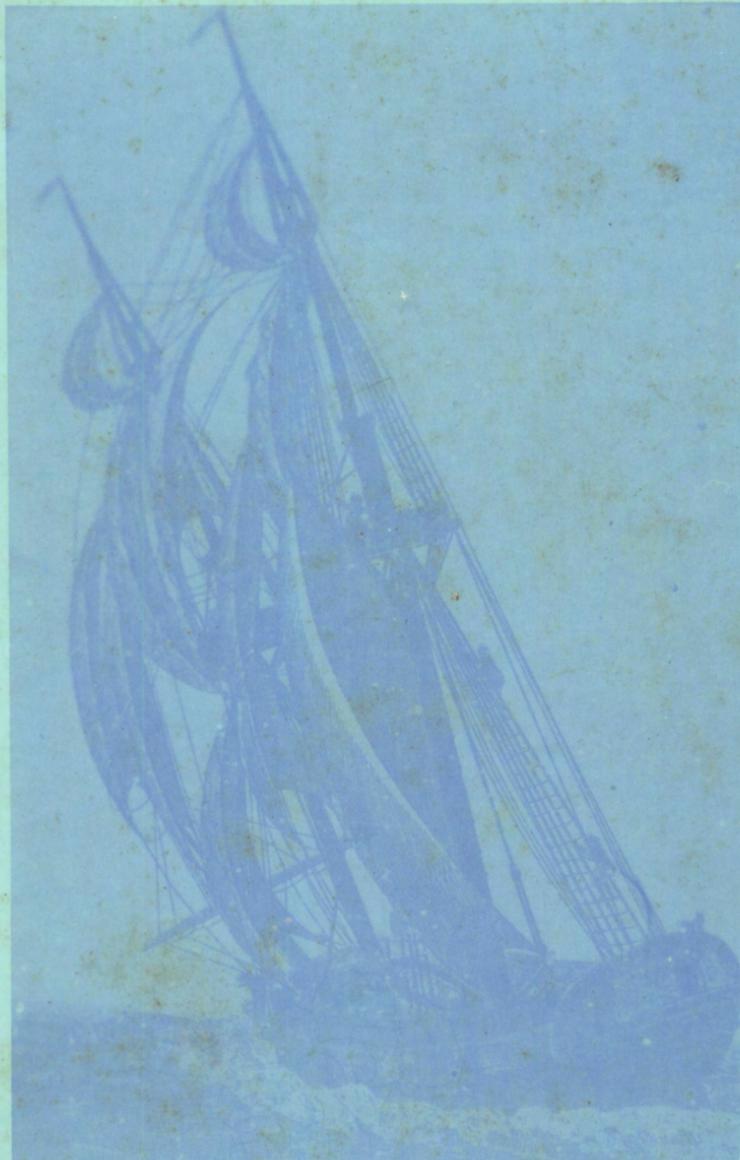


**CORSO Y CORSARIOS
EN EL
ESTRECHO DE GIBRALTAR**



MARIO L. OCAÑA TORRES

Corso y Corsarios en el Estrecho de Gibraltar

Autor

MARIO L. OCAÑA TORRES

Edita

**Librería El Libro Técnico
Alfonso XI, nº 15 - Algeciras**

Imprime

**Gráficas Roca, S.A.
Polígono Industrial Palmones**

ISBN. 84-404-6133-X

Depósito Legal CA-65-90

CORSO Y CORSARIOS
EN EL
ESTRECHO DE GIBRALTAR

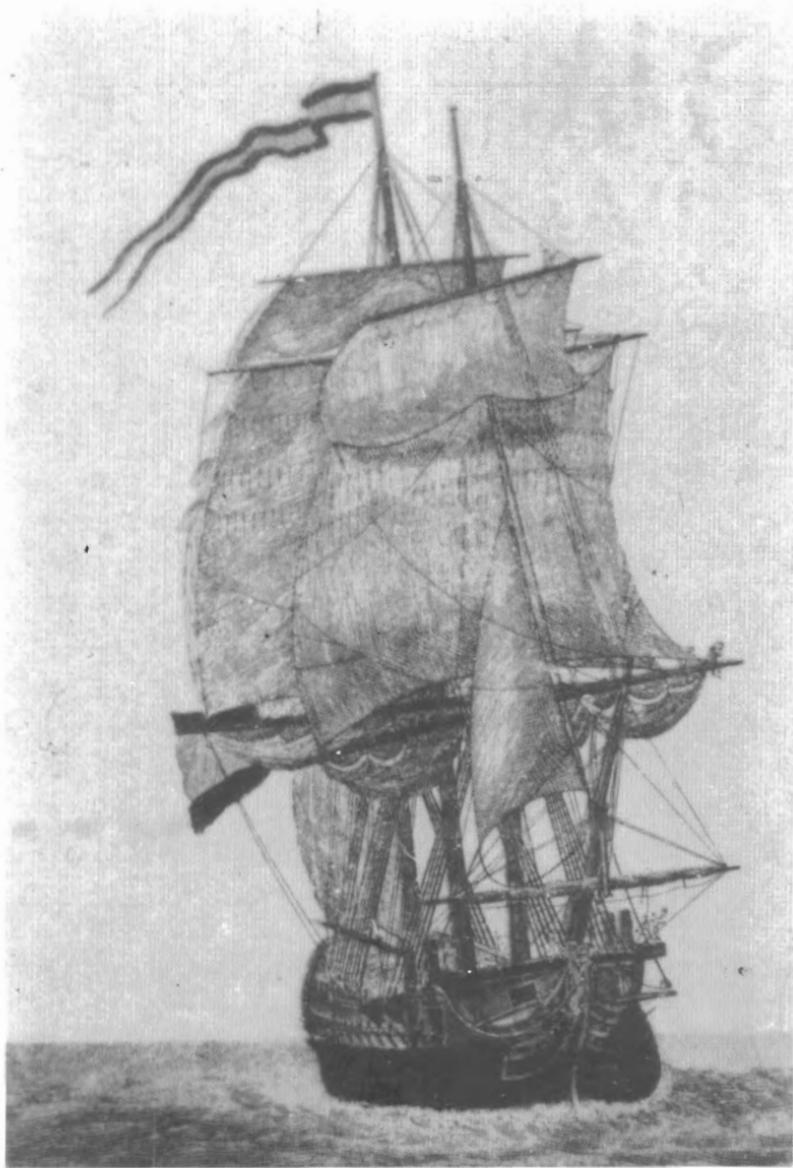
.....

DESDE LA GUERRA
DE LA
OREJA DE JENKINS
(1739)

A
LA PAZ DE AIX-LA-CHAPELLE
(1748)

.....

MARIO L. OCAÑA TORRES



Nº 1 - *NAVIÓ DE LÍNEA VISTO A PROA DE LA AMURA DE SOTAVENTO,
EN FACHA Y SALUDANDO.*

- Unas palabras previas, que no son prólogo...

Estimado lector, siempre es un honor ser elegido para presentar una conferencia o prologar un libro, sobre todo si el conferenciante o el escritor son amigos entrañables. Si a ese hecho primario y hermoso de la amistad se añade una tarea bien efectuada, un trabajo de investigación profunda y realizado en detalle, como el plasmado en este volumen que tienes en tus manos, la satisfacción del prologuista es enorme.

No soy persona muy aficionada a leer prólogos, por aquello que me gusta ir directo a la materia sin detenerme en explicaciones preliminares y eruditas, que las más de las veces hacen personas que en nada o casi nada han participado en las inquietudes, búsquedas e incluso, en ocasiones, sinsabores que toda obra de investigación y creación llevan aparejadas.

Así pues, no sería coherente con mi forma de ser, si ahora abusando de tu confianza te explicara de pe a pa, desde la primera página a la última de Corso y corsarios en el Estrecho de Gibraltar, del profesor Mario Luis Ocaña.

Si deseo emplazarte en un epílogo heterodoxo a comentar lo que te haya parecido su lectura.

- Introducción:

Desde el Tratado de Sevilla de 1729 entre los reinos de España e Inglaterra las relaciones, que secularmente habían sido hostiles, conocieron una etapa de mejoría.

Las actuaciones de la Compañía del Mar del Sur, de capital inglés, que en virtud del Tratado de Utrecht (1713) había obtenido el privilegio de Asiento (trata de un determinado número de esclavos negros para las colonias españolas) y el de enviar una vez al año navíos mercantes a las posesiones de Felipe V en América, daba lugar a numerosos abusos por parte británica y a no pocos enfrentamientos entre contrabandistas ingleses, apoyados por la Compañía, y los guardacostas españoles encargados de evitar su llegada a las costas americanas desde Jamaica, dándose una situación de inestabilidad permanente.

En 1731 un guardacostas apresó al "Rebecca" navío en el que se encontraba Jenkins, su capitán, al cual se le amputó una oreja como castigo. Este hecho indignaría a la Cámara de los Comunes e influyó de forma decisiva en la ulterior declaración de guerra.

Si Jenkins perdió su oreja también perdieron, en el mejor de los casos, su libertad los marineros españoles que una vez apresados eran vendidos como esclavos en las colonias inglesas, en una época en la que la brutalidad se manifestaba en ambos bandos.

Hacia 1737 Inglaterra pidió una indemnización por los navíos y marineros ingleses que estaban presos mientras la indignación popular aumentaba en ambos reinos; en el caso de Inglaterra mantenida especialmente por los intereses de la Com-

pañía de los Mares del Sur.

Mientras, las negociaciones entre Gran Bretaña y el embajador español en Londres, sir Tomás Fitzgeral (D. Geraldino), concluyen en el Tratado del Pardo (14 de Enero de 1739) firmado por Keene y La Quadra por el cual España se avenía a pagar 95.000 Libras al Gobierno Británico por los daños causados a sus navios mientras que Inglaterra admitía que algunas de sus exigencias eran excesivas, en un deseo de crear un clima de distensión que permitiese lograr un acuerdo sincero.

La opinión pública inglesa se manifestaba contraria al Tratado del Pardo mientras que el rey de España exigía a la Compañía del Mar del Sur 68.000 libras, cantidad equivalente a un veinticinco por ciento de los beneficios obtenidos por la Compañía por la introducción de productos de forma ilegal en la América Española.

La negativa de la Compañía a pagar y la sospecha del gobierno británico de que España preparaba una alianza con Francia condujo la situación a un callejón sin salida.

El 19 de Octubre de 1739 los heraldos de Jorge II proclamaron el comienzo de la guerra contra España, cuya motivación era el ampliar las colonias, exigencia impuesta por la floreciente economía inglesa que esperaba obtener mayores beneficios de la guerra que de la paz que se disfrutaba.

Francia entrará en guerra al año siguiente como aliada de España, pero poco después los acontecimientos europeos convierten a estos conflictos preliminares en la base de una conflagración general que conocemos como Guerra de Sucesión Austriaca (1739 - 1748) que finalizará por la Paz de Aix la Cha-

pelle en 1748, la cual según algunos historiadores no fue más que una tregua en el belicoso discurrir del siglo XVIII.

Uno de los espacios geográficos estratégicos que va a verse afectado por las acciones bélicas es el ámbito del Estrecho de Gibraltar en el que las actividades corsarias constituyen un elemento característico. Conocer la formación y el funcionamiento de las empresas corsarias, el origen de sus tripulaciones, sus actuaciones y vicisitudes así como aproximarnos al valor económico de las presas obtenidas constituye el objetivo de este trabajo.

- Bibliografía de la Introducción:

RUDE, George. Europa en el siglo XVIII. La aristocracia y el desafío burgués. Madrid - Alianza Editorial - 1981.

OGG, David. La Europa del antiguo Régimen: 1715 - 1783. Madrid - Siglo XXI - 1979.,

TEMPERLEY, H.W.V. Los tiempos de Walpole y los Pelham. Historia del mundo en la Edad Moderna. Tomo VI: El siglo XVIII. Cap. II. Barcelona - Sopena - 1950. (Univ. de Cambridge).

FERNANDEZ GARCIA, J. Inglaterra. En Gran Historia Universal. Vol. XVIII: La Ilustración. Madrid - Club Internacional del Libro - 1986.

- La Empresa Corsaria:

En el mes de Marzo de 1740 un navío, con sus bodegas repletas de carbón, embarrancaba en las costas bajas y arenosas de Zahara. Ni los vientos contrarios, ni la pericia de su capitán, José Alvarez, vecino de Algeciras, fueron el motivo del desastre ya que, a pesar de ir bien armado, “fue acosado por moros” (1) corsarios que lo llevaron a poner su quilla en tierra.

El ejercicio de la piratería era una actividad tradicional, por no decir milenaria (2), en el litoral de las Columnas de Hércules. Todas las civilizaciones y culturas establecidas, tanto al Norte o al Sur del Estrecho, desarrollaron esta forma atípica de comercio en la que tanto los riesgos como los beneficios eran muy elevados.

La Edad Moderna estuvo dominada por la presencia de la piratería berberisca, en realidad ejercida por andaluces granadinos que, expulsados en 1492 y fechas posteriores, se establecieron en el litoral norteafricano y mantuvieron por vía marítima la guerra que no habían podido ganar en tierra, asolando con ataques breves pero intensos las desprotegidas costas meridionales del Atlántico y del Mediterráneo andaluz, que tan perfectamente conocían.

(1) Santamaría. 1740-1741. Fol. 50.

(2) “El origen de la piratería en el Mediterráneo Occidental en general, y en la zona del Estrecho de Gibraltar en particular, hay que buscarlo en el siglo VI a. C. ”. González Cravioto, Enrique: La piratería en el Estrecho de Gibraltar en la Antigüedad. Actas Congreso Intnol “El Estrecho de Gibraltar”. Tomo I. Pág. 770.

Pero las actividades piráticas no procedían exclusivamente del Norte de Africa. En el siglo XVIII los enfrentamientos casi permanentes de las potencias europeas dan lugar, al menos en estas costas y teniendo como bases principales los puertos de Algeciras, Tarifa y Ceuta, al auge de las empresas corsarias contra “ingleses, moros e infieles y los demás enemigos de esta Corona” (3) por parte de corsarios españoles.

A pesar de lo que en un principio pudiera suponerse, debiendo a la imagen novelesca y romántica que nos han transmitido Stevenson, Jack London o Salgari, entre otros y que envuelve al corsario en un halo poético y heroico, en realidad el corsear es una actividad bastante más pragmática. Prueba evidente de ello es que aparecen sus actividades reflejadas en la documentación notarial, en la que se contemplan minuciosamente todos y cada uno de los aspectos que dicha actividad conlleva.

Vamos a exponer, a continuación, el proceso por el que un honrado comerciante pasaba a constituirse en un no menos honrado corsario.

En los días centrales del mes de Mayo de 1743, el vecino de Algeciras D. Manuel Navarro, que habitualmente empleaba su tiempo dedicándose al transporte de mercancías para el abastecimiento de la ciudad de Ceuta y de otros presidios del Norte de Africa con su barco “Nuestra Señora de la Concepción Señor San Joaquín” de dos mil quintales, solicita al Intendente General de Marina de Cádiz, miembro del Consejo de Su Majestad, Presidente de la Real Audiencia y miembro de la Casa de Contratación de Sevilla, D. Alejo Gutiérrez Rubalcaba (4)

(3) Santamaría. 1743-1744. Fol. 94.

(4) Idem. Fol. 102.

permiso para armar en corso su barco con el siguiente armamento: seis cañones, doce pedreros, doce esmeriles, treinta fusiles con sus bayonetas, treinta sables, treinta pares de pistolas, veinte chuzos, cuarenta y ocho frascos de fuego con los que tiene la intención de armar a los cuarenta miembros de su tripulación (5).

El intendente general le responde por carta desde Cádiz, expidiéndole la admisión de su súplica aunque le hace notar que para obtener la Patente de Corso necesita ser avalado ante el Subdelegado de Marina de Algeciras, D. Juan Alonso Velasco con “fianza en cantidad de quattro mill ducados de vellón, conforme a lo arreglado, o, en su defecto la equivalente obligación con ipoteca de vienes raízes saneados...”(6)

El comercio con los presidios no debía ser un negocio jugoso cuando el 27 de Mayo de 1743, D. Francisco Prudencio Piniella, comerciante avecindado en Algeciras, se constituye en fiador de D. Manuel Navarro y de los cuatro mil ducados, hipotecando para ello dos casas que posee en la calle Imperial una de las cuales lindaba con el Convento de la Merced Calzada. (7)

Los mismos pasos ha dado en el mismo mes y año Juan Martín de Cesa (o Gesa) vecino de Algeciras y patrón del “Ntra. Sra. de los Milagros” de mil quinientos quintales (8), actuando de fiador Miguel Fernández que se arriesga a responder por él hasta en tres mil ducados de vellón para lo cual hipoteca dos

(5) Santamaría. 1743-1744. Fol. 92

(6) Idem. Fol. 92.

(7) Idem. Fol. 94.

(8) Idem. Fol. 98.,

casas que posee en la Calle Real (9).

Una vez obtenida la licencia para corsear era imprescindible contratar una tripulación y posteriormente estipular el contrato.

La información acerca del primer punto nos la da el capitán del "Aurora María" D. Alonso López Bueno, originario de Málaga pero vecino de Algeciras. El y su barco poseían la licencia desde el dieciocho de Diciembre de 1742 pero "mediante hallarse con cresidas comisiones que le imposibilitan" para capitanejar el barco, el 10 de Mayo de 1743 nombra capitán al anterior patrón Juan Bautista Gallardo; teniente a Juan Sánchez; escribano a Diego Pascual; contramaestre a Diego Rodríguez; artilleros a Juan Tremendo, Juan de Cazuela y Miguel Pérez y la tripulación la componen José Mellado, Felipe Campos, Luis de Espinosa, Andrés García Moreno, Juan Bautista Polea, Pedro Antonio Ginés García, Francisco Gómez, Diego Martín, José Izquierdo, Cristóbal de Gálvez, Juan Norte, Celestino Dorado, Diego Pillero, Ramón Nonnato, Fernando Doña y Bartolomé Hurtado más dos grumetes: Miguel de los Santos y Mateo Navarrete. En total veinticinco hombres. (10).

Para el 11 de Julio de 1743 tres vecinos de Algeciras, José Pod (o Prod), Pedro Pablo Prats y Onofre Canales, los dos primeros constan documentalmente como naturales de Cataluña, han fabricado un jabeque y se encuentran en posesión de la Real Patente de Corso, han pagado la fianza y reclutado a la tripulación. El paso inmediato consiste en estipular ante notario las con-

(9) Santamaría. 1743-1744. Fol. 100.

(10) Idem. Fol. 86.

diciones de la empresa que, junto a datos extraídos de otras contratas, son los que a continuación se especifican:

La primera de todas ellas consiste en “andar,..., a corso y a hacer buena guerra contra las armas henemigas de esta Corona y a no faltar en nada a las reglas del buen corso”.(11).

Era obligación de los armadores suministrar a las embarcaciones “todos los mantenimientos a estilo de el corso sin que por causa ni motivo alguno hayan de trocar faltas,..., y ha de proveer todas las municiones, armas, peltrechos,...”(12).

Las tripulaciones recibían al principio del Armamento, nombre con el que se designa la empresa corsaria, una determinada cantidad de dinero, dos pesos en el caso que nos ocupa, y otros dos a los cuarenta y cinco días de estar navegando. Esta fecha coincidía con el ecuador de la acción corsaria, ya que las Patentes de Corso tenían una duración de tres meses que coincidían con los de finales de primavera, todo el verano y los meses más bonancibles del otoño. (13).

El capitán y la tripulación se comprometían a que “emos de estar corceando el tiempo expresado sin estar parados en una parte pues (el navio) a de corsear en las que tenga por conveniente sin dejar de salir a la mar los días que se puedan manteniendo a bordo a la gente para estar listos y promptos a fin de que no se malogre el haser presas por descuido.” (14).

(11) Santamaría. 1743-1744. Fol. 287.

(12) Idem. Fol. 236.

(13) Idem. Fol. 120.

(14) Idem. Fol. 237.

Queda suficientemente claro que la finalidad de los corsarios “siempre que la Divina Misericordia de Dios Nuestro Señor quiera que se tenga fortuna (es) hacer algunas presas (y) se a de sacar el Armamento de la primera (presa) y pasados los gastos judiciales se a de hacer la distribución”. (15). La forma en que se llevará a cabo el reparto de las presas es un aspecto de la contrata de corso que tanto a armadores como a tripulación conviene dejar bien clarificado. Aunque las distribuciones no son uniformes veamos como se lleva a cabo en la embarcación “Ntra. Sra. del Carmen y Santa Cruz”, armada por Pod, Prats y Canales: José Pod, que es capitán de ella percibirá de todas las presas que se tomen seis partes de cada una de ellas; Onofre Canales, capitán de presas, tres partes; Bartolomé Torres, teniente, cuatro; el escribano, si además es hombre de mar recibirá tres partes y si no lo es, solamente dos; el cirujano parte y media; los timoneles, que son dos, parte y media; el patrón dos partes; los proeles, que son dos, parte y media; los marineros, una parte; los grumetes, que son dos, tres cuartos de parte y los pajes media parte. (16).

Además tanto el capitán como los oficiales reservan cuatro partes que se repartirán entre aquellos miembros de la tripulación que se hallan distinguido por su valentía ante el enemigo en los abordajes. (17).

Pero podía ocurrir que la empresa no dejara ningún beneficio y en ese caso “el armador no a de,..., poder pedir cosa alguna, así de lo que se gaste ni de los préstamos pues los a de

(15) Santamaría. 1743-1744. Fol. 120

(16) Idem. Fol. 120 y sgts.

(17) Idem.

costear sin tener obligación de cobrar; ni los marineros ni los oficiales an de poder pedir cosa alguna''. (18)

En cambio cuando se tomaban barcos enemigos tanto los armadores como los tripulantes nombraban a un representante de cada parte que se encargan de que “se lleve quenta y rason, bien entendido que no se a de poder bender sin el consentimiento de los dos nombrados y que los gastos que se ocasionaren por estos,..., se an de sacar del pormayor (de la presa)”. (19) Aunque el botín no se extendía a la totalidad de la embarcación apresada pues nadie podía llegar hasta la carga, ni romper lo sellado teniendo que contentarse la tripulación con el pendolaje es decir “ropas, alajas, como relós, ebilla, cajas y otras cosas semejantes, que estas no bienen bajo de Polisa, y por lo que mira a la cámara de popa si en ella trajese el Capitán, Piloto o oficiales empleo o caudal suelto como exceda de cien pesos, pertenese toda la demasía a el por mayor de la Presa.”(20). Y todo aquel que se atreviese a transgedir tal norma podía ser “castigado como por Su Magestad está mandado en su Real Ordenanza”.(21)

Otra infracción, que debía ser frecuente a las reglas del corso era la deserción. Son los propios tripulantes los que en la contrata manifiestan que en caso de desertar “queremos se nos pueda buscar y dónde quiera que se nos encuentre se nos prenda y traigan a la embarcación y todos los costos que en ello se ocasionen,..., se nos saquen de nuestros vienes y en caso de no tenerlos

(18) Santamaria. 1743-1744. Fols. 238 y 239.

(19) Idem.

(20) Idem.. Fol. 239.

(21) Idem. Fol. 335.

de lo que debengasemos de las presas". (22)

En la vida cotidiana de las tripulaciones la violencia era un factor de riesgo permanente que también aparece reflejada en las contratas en las que se manifiesta "que los heridos que haya si ubiese presas se an de curar del monte,..., sin que se les desquente de sus partes y si no hubiese presas y en los abordajes ubiere heridos se an de curar por el armador y durante el tiempo del Armamento y no más." (23).

Dura cláusula para los hombres de mar en caso de recibir heridas graves cuyo restablecimiento necesitara de un largo periodo de recuperación. Y si se produjese muertos estos "se entierren con sus bienes y en caso de que no los tenga se haga de limosna". (24)

Como casi todo hombre del XVIII el corsario español posee un profundo sentido religioso, sobre todo cuando su vida y su fortuna depende en la mayor parte de las ocasiones del azar, de los elementos o de la Providencia. Esta realidad se refleja, por una parte, en los nombre con que bautizan a sus embarcaciones que, como veremos más adelante, se inspiran en el sacerdotal católico; y por otra por que no olvidan a sus Santos protectores en el reparto de las partes. Así los corsarios algecireños manifiestan en la contrata que de los botines obtenidos se darán, en forma de limosna una parte al Santo Cristo de la Almudaima, otra a San Antonio de Padua; una cuarta parte a la Santa Cruz, otra cuarta parte a Ntra. Sra. de la Merced del convento de Algeciras y otro cuarto para decir misas a las Animas

(22) Santamaría. 1743-1744. Fol. 86 y sgts.

(23) Idem. Fol. 238.

(24) Idem.

- Acciones Corsarias en el Estrecho de Gibraltar: 1740-1748

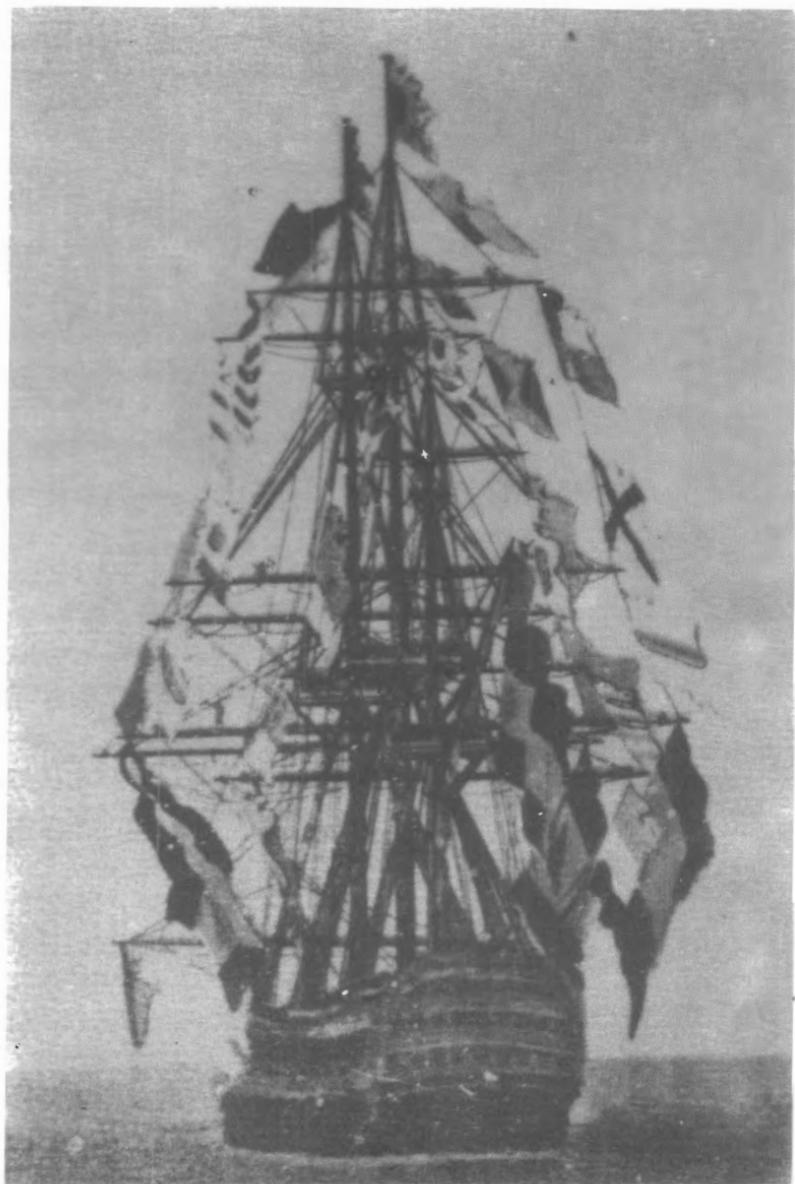
Cumplidos los requisitos legales, aparejados los jabeques, embarcaciones de origen árabe y de características tan marineras que apenas sufrieron modificaciones durante siglos y que se caracterizan por poseer cascos muy finos y alargados y tres palos: trinquete, inclinado sobre proa; mayor, casi en candela y mesana, en cangreja (26), los corsarios se hacían a la mar aprovechando los meses de primavera y verano en los que el tráfico era abundante y la climatología favorable. Son varias las embarcaciones y tripulaciones, de las que nos informa el Archivo Notarial, que actúan en el Estrecho teniendo como base Algeciras bien por estar a vecindados en ella los armadores y tripulantes o por ser lugar en el que se recalcan corsos procedentes de otros puertos.

Así aparece el jabeque “La Pluma” debido a que uno de sus tripulantes, José Bonifacio de 18 años y natural de Veracruz de Indias, desertó del Regimiento de Asturias y se enroló en corso entre Agosto y Diciembre de 1740, periodo en que dicho jabeque, mandado por el capitán José “el cojo”, participó en la captura de cuatro presas en el Estrecho, que no se especifican en la documentación. El desertor una vez capturado es devuelto a su Regimiento pero antes da un poder en Algeciras para que un tal capitán Verdugo, que está en Cádiz, cobre la parte que le pertenece de las cuatro presas que ayodó a tomar. (27)

(25) Fco. Santamaría. 1743-1744. Fol. 122.

(26) AMICH, Julian: Diccionario marítimo. Barcelona, Juventud - 1956. Pág. 249.

(27) Santamaría. 1740-1741. Fol. 192.



Nº 3 - NAVÍO DE PORTE DE 112 CAÑONES ENGALANADO, VISTO POR LA
ALETA DE BABOR

Era frecuente que las embarcaciones no tuviesen un solo dueño, ya que la compra de un navío era gravosa para cualquier economía, siendo lo más habitual que fuesen de varios propietarios. Este es el caso del “Ntra. Sra. de la Soledad, San José y las Animas” del que el 13 de Octubre de 1741 Pedro Jiménez Vidal Repullo, vecino de Algeciras posee un tercio siendo propietario del resto el catalán avecindado en Algeciras, Pedro Pablo Prats (28). El 24 de Agosto de 1742 Pedro Jiménez vende su parte a José Jiménez, su hermano, en 1.350 reales de vellón aunque para entonces el resto de la propiedad del barco se ha repartido entre Pedro Pablo Prats y Cristóbal Bultrón, también vecino de Algeciras y administrador de la Real Renta de Tabaco de la ciudad.(29)

Este navío contaba entre sus tripulantes con, al menos, dos vascos. Uno es Sebastián de Murga, marinero bilbaíno y el otro José de Eizaguirre, vecino de San Sebastián, que participaron en la toma de un navío frente a las playas de Bolonia en 1740 del que no se dan más noticias. (30)

Para llevar a cabo los ataques los jabeques actuaban en parejas o en flotillas. Así lo hacen el “Ave María” y el “Santo Cristo de la Eulalia y los Cuatro Santos de Cartagena”. El primero es un jabeque mandado por Juan Cabanillas con una tripulación compuesta por cartageneros y mallorquines (31).

Del “Santo Cristo” es capitán Guillermo Mayol, que ac-

(28) Santamaría. 1740-1741. Fols. 176, 157 y 159.

(29) Luis de Mora. 1740-1742. Fol. 397.

(30) Idem. Fol. 139.

(31) Santamaría. 1740-1741. Fol. 312.

tua como comandante de ambos, de los que es armador D. Juan de Apaolaza, vecino de Cádiz, que tiene como su representante provisional en Algeciras a Juan Cruzat (o Cruzati), también vecino de Cádiz.

Actuando el alimón capturan el 17 de Agosto de 1741 al barco inglés llamado “El Diego” que transportaba, entre otras cosas, nueve barriles de cacao, catorce de tocino, cuarenta y ocho botas de galleta, quince barriles de bizcocho blanco, ciento once barriles de harina y dos mil cuatrocientas setenta duelas, habichuelas y jamones y se encontraba bajo las órdenes del capitán inglés Enmanuel May. (32)

En la captura de este barco se pone de manifiesto el carácter empresarial y legalista del corso y la importancia de las contratas escrituradas antes de hacerse a la mar.

Tras su captura las tripulaciones de ambos jabeques, oficiales y marineros, consideran que el capitán Mayol no ha respetado la contrata de corso ya que siempre, según los tripulantes, ha abusado de su condición pues ha solicitado que el calaportal y lo de mayor valor sea suyo y además le acusan de haber oculitado joyas de plata, ropa y otros objetos ya que entró en la cámara de popa del “Diego” completamente solo, registrándola a su antojo. Por este motivo ambas tripulaciones dan poder a D. Ignacio de la Barrera, oficial de la escribanía de Francisco de Santamaría, y procurador para que defienda sus intereses. (33)

El tres de Septiembre de 1741 se lleva a cabo la descarga

(32) Santamaría. 1740-1741. Fol. 312.

(33) Idem.

de mercancías y géneros que transportaba el “Diego” en el puerto de Algeciras, así como la venta de los mismos en presencia del apoderado Juan Cruzat y ese mismo día el capitán Mayol da poder a D. Miguel Guillen, vecino de Algeciras, para que lo defienda de las acusaciones de la tripulación y oficiales de los jabeques (34).

Sobre el destino de la carga sabemos que los barriles de harina se envían para ser vendidos a “Cádiz, Ayamonte y otras partes” y que son transportados por mar por el portugues Esteban Tavera en su tartana (embarcación menor de vela latina de un solo palo central perpendicular a la quilla muy usado en pesca y tráfico de cabotaje) llamada la “Virgen del Carmen y las Animas”. (35)

Acerca del destino del barco el 21 de Octubre de 1741 D. Juan Bernaza manifiesta que lo compró a Juan Cruzat en subasta pública un bergantín de dos palos, que no es otro que el “Diego” y que ahora se vende al portugues D. José Almeida en mil pesos de ocho reales de plata antigua de ciento veintiocho cuartos cada uno (36). El nuevo propietario aprovecha su viaje para llevar hasta Cádiz la leña que produjo el “Margarita de Baiona” barco que, por causa de un temporal, se perdió en esta bahía (37), y que fue apresado por el “Santo Cristo” circunstancia que conocemos porque el 24 de Julio de 1741, José de Eizaguirre, del que anteriormente se hizo mención, da un poder a Bernardo Bocio, vecino de Algeciras, para que se encargue

(34) Santamaría. 1740-1741. Fol. 315.

(35) Idem. Fol. 331.

(36) Idem. Fol. 368.

(37) Idem. Fol. 378.

de la parte que le corresponde del botín el cual está depositado entre Tarifa y Algeciras (38); también nos cuenta Eizaguirre que en el abordaje del “Margarita de Baiona” iba con él, como capitán de la nave, D. Antonio de Ontañón que murió en el apresamiento (39). D. Antonio de Ontañón (aunque está sin confirmar podría tratarse de un pariente próximo del otro D. Antonio de Ontañón de la Orden de Santiago, fundador del convento de la Merced de la Calzada de Algeciras) aparece capitaneando el “Ntra. Sra. del Rosario y las Animas”, entre cuyos tripulantes aparece un marinero granadino vecino de Algeciras, José López Monte Rubio, que manifiesta que dicho barco participó en la captura de otro - ¿el “Margarita de Baiona”? - en las proximidades de Cabo Espartel, que se llevó a Tarifa. En las fechas en la que se otorga la escritura, 10 de Febrero de 1742, el otorgante manifiesta que D. Antonio Ontañón es ya difunto. (39).

De la “Galera de Gibraltar” sabemos que fue apresada por varias embarcaciones corsarias entre cuyos capitanes se encontraba D. Sebastián de Caravalla. El barco fué comprado en subasta por D. José Brinoly, vecino de Cartagena y por D. Cayetano Cruzat, vecino de Cádiz el 3 de Septiembre de 1741, los cuales mandan conducir el navio y su carga -veinticinco barriles de harina en flor, cincuenta barriles de carne salada y otros géneros- a Cádiz o a otros puertos para venderla (40).

Casi dos años más tarde, el 19 de Julio de 1743, José Brinoly que invirió 1.225 pesosde a ocho reales de plata antigua, entrega el barco al comerciante gaditano D. Juan Canal para que

(38) Santamaría. 1740-1741. Fol. 289.

(39) Luis de Mora. 1740-1742. Fol. 288.

(40) Santamaría. 1740-1741. Fol. 317.

lo venda. (41).

El “Reina Ana” capitaneado por Fernando Alvarez de Acosta y apoyado por el “Santo Cristo de la Eulaliay los cuatro Santos de Cartagena” aborda y capture el 6 de Septiembre de 1740 al “Margarita” de Waterford cuyo capitán es Guillermo Taylord. Al día siguiente se informa de la presa a D. Juan Alonso Velasco, Juez Subdelegado de Marina en Algeciras ante el cual, y para justificar que la presa era buena, presentan la documentación del barco en la que se manifiesta su procedencia de San Juan de Terranova desde dónde traslada una carga de bacalao hasta Gibraltar para el consignatario Wholeyght residente en Gibraltar, por cuenta del mercader londinense Juan Mestres.

D. Francisco de Varas Valdes del Consejo de Indias, Presidente de la Real Audiencia y Casa de Contratación, lo confirma como buena presa y autoriza la venta del navio así como que el producto resultante se reparta según contrata. El barco se vendió en Algeciras el 28 de Octubre de 1740 en 800 pesos escudos de ocho reales de plata antigua, siendo su comprador D. Antonio Mercant, portugués, por mediación de su consignatario el importante mercader y vecino de Algeciras D. Alejandro Rapalo. Lo último que sabemos del “Margarita” es que su nombre fue sustituido por el más católico de “Ntra. Sra. del Carmen y Señor San Antonio”. (42)

A las órdenes de D. Antonio Guinata el “Santa María y las Animas” apresó el 2 de Octubre de 1740 a un navio francés, cuyo nombre no se especifica, pero que transportaba géneros

(41) Santamaría. 1743-1744. Fol. 128.

(42) Santamaría. 1740-1741. Fols. 172 y sgts.

y mercancías francesas. Cazador y presa se dirigen a Tarifa pero el 9 de ese mismo mes un fuerte temporal los arrastra, obligándoles a fondear en la bahía de Algeciras próximos a la Isla Verde. Las 326 barras de plomo que trasportaba son conducidas a la casa de Juan Sarmiento en Algeciras donde se tasa el valor de la embarcación en 3.250 pesos de 15 reales de vellón. (43)

El “Providencia” aparece por primera vez en la documentación cuando, a finales de Febrero de 1743, José de Eguia vecino y mercader gaditano lo compra en subasta en Algeciras (44). El 19 de Julio de ese año su propietario daba poder a D. Francisco de Santamaría y Mena para venderlo (45) y antes del 4 de Agosto fue comprado por D. José de Brinoly el cual nos dice que José de Eguia lo había comprado a los corsarios Sebastián Caravalla y Miguel Guilabert que lo habían apresado en el Estrecho cuando estaba a su mando Juan Lenygont, natural de Jersey. Venía con carga de vino, aceite, aguardiente, jabón de Italia y vino de Florencia; eran propietarios de la carga los señores Benson y Velaive, judíos. Al barco, que procedía de Bristol, se le cambió el nombre por el de “Virgen de Guia”. Brinoly lo vende a Nicolás de Tisa, genovés, en 800 pesos escudos de a ocho reales de plata antigua. (46)

El “Virgen de Guia y Señor San Telmo” mandado por Bartolomé Cortés aborda el 26 de Abril de 1743 al “Tritón”. Conducido el barco a Algeciras su capitán William Thomson, declara ser natural de Liverpool y manifiesta que la carga pertenece a

(43) Santamaría. 1740-1741. Fol. 165.

(44) Santamaría. 1743-1744. Fol. 53.

(45) Idem. Fol. 127.

(46) Idem. Fol. 139.

los mercaderes de dicha ciudad Thomas Pennington, Arthur Huydover y Eduard Griffith y que venía consignadoa Gibraltar a nombre de James Redague. El barco pasa a ser propiedad, una vez subastado, del mercader gaditano Juan Canal, que el 2 de Junio de 1743 lo vende a Juan Agustín Montesisto en 800 pesos de ocho reales de plata antigua, el cual no es más que un agente desplazado a Algeciras por orden del también genovés y sin duda pariente suyo, José Montesisto, que en su nombre y en el de una Compañía, es quien realmente compra el barco. (47)

En la captura de este barco, además del jabeque mandado por Bartolomé Cortés intervino, al menos otro jabeque mandado por Bartolomé Noguero. Ambos tenían su lugar de origen en el puerto de Cartagena y habían sido armados por D. José Brinoly. El plomo que el navio llevaba como lastre en sus bodegas da lugar a un litigio entre los dos capitanes apresadores y D. Pedro Pozo, vecino de Málaga y Administrador de la Renta del Plomo por no haber cumplido estos un contrato de venta que previamente habían establecido con él por lo que el día uno de Junio de 1743 dió un poder al procurador algecireño D. Bartolomé Rico para que representara y defendiera sus intereses ante la Intendencia de Marina de Cádiz. (48)

D. Alonso López Bueno, vecino de Málaga y con residencia en Algeciras es propietario del “Aurora María” y junto a sus tripulantes toma el 20 de Mayo de 1743 al “Hormiga” capitaneado por Alejandro Barbe natural de Pormout que llevaba carga de trigo y arencones a Liorna, la cual era propiedad de Guillermo Rechman e iba destinada a los mercaderes Lisell y

(47) Santamaria. 1743-1744. Fol. 102.

(48) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 119.

Gelly. La presa se vendió en subasta y fue adquirida por Nicolás Verdún que el 22 de Junio de 1743 la vende al genovés Lázaro Burro en 600 pesos de a ocho reales de plata antigua. Como a otros se le cambia el nombre por el de “Victorioso Señor San José”. (49)

Según testimonio de Juan de Amar, conileño y marinero en la “Aurora María” el barco participó en la captura de un navío inglés “nombrado la Catalina que por el mes de Abril de este año se tomó frontero de la Cala de Arenas, que al presente se halla en la Bahía de esta ciudad cargado de suela, Becerros zurrados, cueros al pelo y alguna carne”. (50) Mercancías que fueron adquiridas por D. Juan Canal.

Otro miembro de la tripulación del mismo barco, el mallorquín Pedro Antonio Montaner, manifiesta que no siempre las presas eran mercantes indefensos o poco artillados y que las capturas no se limitaban a las proximidades del Estrecho. En el documento da poder a D. Alonso García, vecino de Algeciras, para que cobre por él la parte correspondiente “de un navío ynglés con beinte cañones que a vista del presidiode las Alhucemas tomó el capitán Nicolás Rodríguez con el landró corsario nombrado San Francisco de Paula por el mes de Noviembre del año proximo passado, que se componía de Bacalao y salmón, cuyos géneros se desembarcaron en dicha ciudad de Málaga donde se bendieron y partieron”. (51) Juan Pérez Marín vecino de Algeciras confirma la noticia el 21 de Junio de 1743 diciendo que D. Nicolás Rodríguez es vecino de Málaga y que

(49) Santamaría. 1743-1744. Fol. 112

(50) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 120.

(51) Idem. Fol. 115.

el armador del barco es D. Diego de Gálvez y que la presa que se tomó fue una “fragata ynglesa de tres palos”. (52)

D. José Vayo y D. Francisco Castellanos son armadores del “Ntra. Sra. de la Regla” del que es capitán D. Sebastián de Caravalla vecino del Puerto de Santa María (53) y escribano D. Esteban Castro Lostau. A principios del 1743 habían hecho contrato con Juan Galán, corsario vecino de Cartagena. En el documento se pone de manifiesto como estas embarcaciones actuaban conjuntamente, permaneciendo ocultas en los accidentes de la costa como calas y entrantes, atentos al paso de las presas sobre las que se lanzaban con rapidez. Caravalla había contratado con Galán “como capitán de uno de los tres jabeques que binieron de corso a estas costas, estando ancorados en la del Tolmo,..., retirándome yo a la mencionada bateria del Tolmo y el referido Juan Galán con su jabeque a la Bahía de Tarifa,..., habiéndose descubierto un Bergantín en el mencionado Estrecho y salido a reconozerlo el referido Juan Galán,..., y aunque salimos al mismo tiempo,..., quando llegamos le tenía ya rendido,..., y le fimos remolcandoo hasta ponerlo en el seguro puerto de la ciudad de Tarifa”. (54)

El 25 de Abril de 1743 captura Caravalla en las costas de Berbería al “Brogden” mandado por el británico Jorge Hope que llevaba en sus bodegas 1150 cargas de trigo y 50 quintales de bacalao con destino a Génova. El 4 de Junio Juan Canal, vecino de Cádiz, que lo había comprado, lo vende nuevamente a D. Antonio María Delfino, genovés avecindado en Algeciras, en

(52) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 137.

(53) Santamaría. 1743-1744. Fol. 52.

(54) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 6.

600 pesos de a ocho reales de plata antigua, ya con el nombre de “San Antonio de Padua”. (55)

La balandra inglesa “María de Corek” fue capturada por el jabeque “Ntra. Sra. de la Soledad” propiedad de D. Francisco Terán y mandada por D. Miguel Guilabert el 29 de Junio de 1742. Pasó a llamarse el “San Antonio y las Animas” y lo compraron Marcelo Gallardo y Josefa González, matrimonio vecino de Algeciras, que el 19 de Septiembre de ese año lo reven- den a Juan Clarión, su yerno, en 150 pesos escudos de a ocho reales de plata. (56)

A finales de 1742 Miguel Guilabert aparece al mando de otro barco, el jabeque llamado “San Rafael”, según testimonio que da José Monte Rubio, natural de Granada y vecino de Algeciras, que fue tripulante en él y participó en la toma de dos presas “una junto a la ysla de esta ciudad cargada de jarsia, madera, teja y ladrillo y la otra una balandra corsaria armada en guerra sin cargamento alguno que por el mismo tiempo se tomó en el Puerto de Gibraltar estando ancorada en él. (57)

Vecino de Algeciras es el patrón Manuel Navarro que solicita Patente de Corso para su barco “Ntra. Sra. de la Concepción y Señor San Joaquín” de 2.000 quintales, el 21 de Mayo del 1743. (58).

En el mismo mes solicita patente Juan Martín, también ve-

(55) Santamaría. 1743-1744. Fol. 106.

(56) Luis de Mora. 1740-1742. Fol. 413.

(57) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 204.

(58) Santamaría. 1743-1744. Fols. 92-94.

cino de Algeciras y propietario del “Ntra. Sra. de los Milagros y Señor San Antonio”, de 1.500 quintanales. (59)

Procedente de Ibiza recaló en estas costas el jabeque “Jesús, María y José” por el mes de Julio de 1743. Su capitán, Francisco Tur, que posee una cuarta parte del barco, siendo el resto de Lázaro Puyol de Ibiza del que trae poder para venderlo. Ese mismo verano lo compra Miguel Guilabert, que ya está avecindado en Algeciras y que además de corsario resulta ser Alférez de Fragata de las Reales Armadas de Su Magestad, en precio de 500 pesos escudos de plata. (60).

Vecino de Ceuta es el corsario D. Juan Linez capitán del “Ntra. Sra. del Valle, San Antonio y las Animas” que junto al “La Luz” de Tarifa, apresaron un navío cargado de trigo del que no se especifica la fecha aunque la captura fue anterior al 22 de Agosto de 1743. (61)

El “Ntra. Sra. del Carmen, Santa Cruz y Señor San Antonio” es propiedad de los vecinos de Algeciras, naturales de Cataluña, al menos dos de ellos, José Pod (o Prod), Onofre Canales y Pedro Pablo Prats. El barco les costó 700 pesos de ocho reales de plata antigua. Aportaron José Pod 186,5 pesos; Pedro Pablo Prats 324,5 pesos y Onofre Canales 187,5 pesos. (62) Estos realizan la contrata de corso el 11 de Julio de 1743 aunque las gestiones se iniciaron el 29 de Abril, cuando Pedro Pablo Prats, natural de Mataró en el Obispado de Barcelona, hermano de

(59) Santamaría. 1743-1744. Fol. 98.

(60) Idem. Fol. 133.

(61) Idem. Fol. 147.

(62) Idem. Fol. 120.

la Orden Tercera “con particular privilexio conzedido por el Rmo. P. Gl. de la misma orden,..., hermano mayor de Ntra. Sra. de Montserrat,..., siéndolo también de la Orden de San Juan de Malta, de cuia nación soy consul en esta dicha zienda y su Puerto” (63), que además poseía medio molino “en el camino Real que sale (de Algeciras) para el río de la Miel, frente a la ribera de las huertas”, que vende el 19 de Octubre del 1742 en 400 pesos de 15 reales de vellón (64), propietario de las dos terceras partes de un barco llamado “Ntra. Sra. de la Soledad y Señor San José” (65), y, por último, propietario de una taberna (66), dice que junto a su esposa, María Prats, han decidido comprar un barco para armarlo en corso y siendo necesaria una fianza hipotecan unas casas que posee la mujer en la plaza baja que “hazen esquina a la calle de Tarifa”, las cuales han tasado los maestros alarifes de Algeciras, José Molina y Pedro de Anguita en 1.956 pesos escudos de ocho reales de plata (67).

El “Ntra. Sra. del Carmen, Santa Cruz y Señor San Antonio”, con ayuda de otros, apresó al menos dos navios: uno cerca del Tolmo cargado de plomo, que se llevó a Cádiz y otro, con carga de manteca, que en su mayor parte se perdió, en las cercanías de Estepona. (68)

El 20 de Abril de 1744, tras haberse producido un periodo en el que el corso contra ingleses estuvo suspendido por orden

(63) Luis de Mora. 1743-1744. Fol.

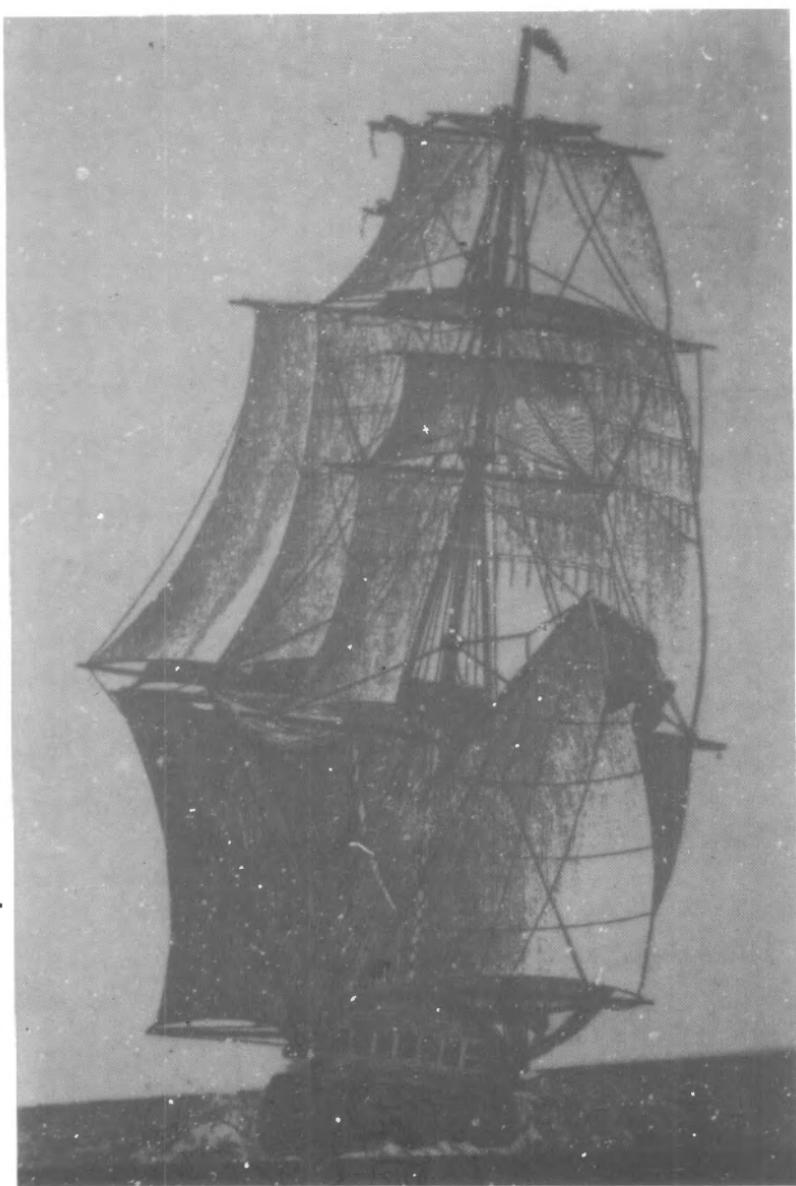
(64) Luis de Mora. 1740-1742. Fol. 434.

(65) F. Santamaría. 1740-1741. Fol. 176.

(66) Santamaría. 1745-1746. Fol. 112.

(67) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 87.

(68) Santamaría. 1743-1744. Fol. 195.



Nº 4 - FRAGATA DEL PORTE DE 40 CAÑONES VISTA POR LA
POPA NAVEGANDO A UN LARGO.

real, y ahora se renueva, la propiedad del barco aparece repartida entre José Amat y Onofre Canales, aunque Pedro Pablo Prats sigue participando en los beneficios y riesgos de la empresa como fiador de la misma. (69)

La tregua debió ser muy breve o algunos corsarios no debieron enterarse pues la actividad es constante al menos en los meses inmediatos a la reapertura de las hostilidades como ponen de manifiesto por una parte Juan Sánchez, vecino de Algeciras y marinero en la lancha Real corsaria de Ceuta, que estaba al mando de D. Francisco Andrade y armada por D. Juan Camacho y D. Francisco Chico, ambos vecinos de Ceuta, que da un poder en Febrero del 44 para poder cobrar lo que le corresponde de tres presas “una de ellas de votas de cerveza, belas de sebo, tripa y batata; otra de carbón de piedra y la otra harina y paños finos, que las dos de ellas se descargaron y vendieron en la ciudad de Cádiz y la otra en la de Málaga” (70) y por otra, Pedro de Molina, vecino de Algeciras, que fue marinero en el barco corsario “Ntra. Sra. de la Luz y del Carmen” del que era propietario D. Nicolás Chirinos, vecino de Tarifa y capitán Miguel Fernández, también de Tarifa. Molina fue pañolero y timonel y participó en la toma de cuatro presas: una con carga de plomo, otra con manteca y una tercera con ropa. Estas tres se hicieron entre varios corsarios y otra que era de bacalao, la tomó su jabeque solo. Da un poder en cinco de Febrero, seguramente cuando desembarcó. (71)

En los últimos días del mes de Marzo de 1744, José Chafí-

(69) Santamaría. 1743-1744. Fol. 244.

(70) Luis de Mora. 1743-1744. Fol.

(71) Idem.

no vecino de Ceuta pero residente en “la nueba población de Alxeciras” -tiene una casa en la calle de San Antonio- (72) solicita Real Patente para su jabeque llamado “Ntra. Sra. de Africa” de cuarenta toneladas que cuenta con una tripulación de cuarenta y cuatro hombres bajo las órdenes de D. Miguel Guilabert. La justificación de Chafino para armarse en corso es “ber si con el puede ebitar en el Estrecho algunas demasías de los enemigos a nuestro Rey, Que Dios Guarde, y al mismo tiempo quitarles algunas fuerzas en el dicho sitio” (73). D. Jaime Guin de Torres actua como su fiador por 1.500 ducados hipotecando unas casas que tiene en la calle de Rocha y “acen esquina a la calle hancha”. (74)

No debía andar muy sobrado de cuartos el armador D. José Chafino pues el 24 de Abril y para costear la operación corsaria acepta la participación en la empresa del capitán D. Miguel Guilabert que invierte en ella 3.000 reales de vellón “a riesgo y bentura” es decir, que si el jabeque no realizaba ningún apresamiento su inversión se perdía, pero si se producían su recompensa sería un cuarta parte de la parte correspondiente al armador, que eran dos sobre las tres que constituían el total de la presa. (75)

El día 2 de Julio de 1744 D. Alonso López Bueno capitán del “Aurora María”, D. José Benzal, capitán del “Ntra. Sra. de la Victoria con San Antonio”, armado por Francisco Terán, vecino de Cádiz; D. Cristóbal Mateos, capitán del “Virgen del

(72) Santamaría. 1743-1744. Fol. 233.

(73) Idem. Fol. 228.

(74) Idem. Fol. 229.

(75) Idem. Fol. 245.

Carmen'', los tres capitanes vecinos de Málaga junto al capitán gaditano D. José Rosellón, que lo es del "Ntra. Sra. de la Soledad" y el capitán y vecino de Algeciras D. José Amat, que además es armador del "Virgen del Carmen y San Antonio" apresan a un navio holandés, el "María Dorotea" que conducen a Algeciras para realizar diligencias (76) del que daremos noticias más adelante.

Hacemos ahora un inciso para ocuparnos de un aspecto menos arriesgado pero no menos interesante acerca de uno de los capitanes que intervino en esta captura. Un accidente indeterminado que supuso la muerte de su mujer, D^a M^a Jacinta Díaz Donoso, dió lugar a un poder para testar seguido inmediatamente del testamento propiamente dicho el cual nos ilumina sobre aspectos de la vida económica, familiar y social de un capitán corsario.

Amén de la siempre presente declaración de fe, el testamento manifiesta que D. Alonso Manuel López Bueno y su esposa llevaban casados en 1744 unos 30 años. Cuando se casaron en Málaga, ciudad de la que ambos parecen ser naturales, ella aportó al matrimonio 2.000 ducados de vellón en bienes -muebles, ropas, alajas, objetos para la casa- y 400 ducados en moneda y él 17.000 reales. Matrimonio prolífico, al gusto de la época, engendran siete hijos: Antonio, Micaela, Juana, José, Ana, María y Miguel.

Tras tan largo matrimonio poseen varias casas. El testamento cita diez, pero solo relaciona tres que se localizan en Málaga: una en el barrio del Perchel en la calle de Calbo, otra en la

(76) Luis de Mora. 1743-1744. Fol.

calle de Santo Domingo y la tercera en la calle Puerta Nueva. Junto a ellas y constituyendo la fuente de ingresos básica de la familia una chalupa “pertechada con su armamento que costó 6.000 reales de vellón nombrada la “Aurora María” la qual tengo a mi disposición nabegando en estas costas.”

En la casa donde vive se contienen los siguientes muebles, ajuares y ropas: tres colchones cameros con henchimientos de lana fina, seis almohadas, seis sábanas delgadas, dos colchas, un mosquitero, una cama de granadillo con barandilla, dos arcas fabricadas en Barcelona, otras dos de pino de Flandes que contienen un vestido de tela y otro de colina, ambos de mujer, dos basquiñas, dos mantos de seda y seis camisas; dos armillas, un espejo, un crucifijo de metal, un lienzo con una pintura de la Virgen de los Dolores, otro lienzo con un “exzeomo”, doce láminas doradas con pinturas varias; cuatro cortinas de sempiterna encarnada, seis pares de enaguas blancas, cuatro delantales, cuatro pañuelos, seis búcaros finos, dos salvillas de plata, un par de salzillos con diamantes, otro par con perlas finas, seis cintillos de oro con diamantes y esmeraldas, un cintillo de oro con una piedra amatista y otro cintillo con una piedra verde; cuatro docenas de platos y seis fuentes de peltre, dos vetones de metal amarillo, dos calderas, dos peroles, dos chocolateras de cobre, dos sartenes, un almirez con su mano, cuatro candiles, una parrilla, un salero de plata; seis vestidos de hombre, tres capas: una grana, otra azul y la tercera delgada; una espada, un espadín de plata, una escopeta y “otras diferentes menudencias del servicio de casa”. (77)

La última noticia que sobre actividades corsarias nos ofrece

(77) Luis de Mora. 1743-1744. Fol. 127.

la documentación durante 1744 nos la da D. Francisco Terán armador del “Ntra. Sra. de la Victoria y Señor San Antonio”, que mandado por D. José Benzal capturó el 9 de Septiembre una balandra inglesa llamada “María” en las proximidades de la Isla del Perejil.

El barco ha sido trasladado a Algeciras donde está “estancado de quilla y costado”. Se vendió el cinco de Noviembre a D. Gonzalo García vecino de Málaga en 300 pesos de plata antigua. (78)

Volvemos a la captura de la “María Dorotea”, que nos abre las puertas de 1745. El barco es una urca capitaneada por Hans Bluck que permanece detenido en Algeciras esperando la decisión de la Intendencia de Marina de Cádiz sobre su apresamiento. La captura del barco holandés parece irregular ya que se está produciendo un litigio entre el capitán y los corsarios, ante el cual Onofre Canales que tiene parte en uno de los corsarios que lo apresó, renuncia a ella (79) lo que obliga a José Amat a dar una fianza de 2.000 ducados para lo que hipotecan una casa que tienen en la plaza del Cuartel Bajo que vale 400 pesos; otra contigua y más pequeña que vale solo 40 pesos; otra, que está dentro de la cerca del Convento de la Merced Calzada, que vale 100 pesos y para mayor seguridad obligan una tienda de mercería que vale 800 pesos y las dos partes que ahora poseen del jabeque (80). En el 25 de Agosto dan poder a Francisco Terán en Cádiz para que defienda sus intereses (81). El litigio fue largo pues a principios de 1746 Hans Bluck, acompañado por Margarita Burgart (o Brugat) que actúa como intérprete, dicen ante

(78) Santamaría. 1743-1744. Fol. 329.

(79) Santamaría. 1745-1746. Fol. 11.

(80) Idem. Fol. 14.

(81) Idem. Fol. 83.

notario que el pleito que se seguía contra varios armadores corsarios se había solucionado a favor del capitán holandés habiéndosele devuelto la carga pero que el gran temporal que se levantó el día 13 de Enero -del cual tenemos otras informaciones procedentes de otros capitanes y que se expondrán más adelante- embarrancó su navio frente a la Puerta del Mar en Algeciras, rompiéndole la quilla y desarbolándolo por completo y, manifiesta el capitán, que la causa de tal calamidad se debe a la ferocidad de la tormenta “y no por descuido ni omisión del dicho capitán respecto a estar guarnesido con las amarras y cavos correspondientes”. (82)

El Alférez de Fragata, D. Miguel Guilabert, continua en el corso; así lo demuestran José Andrés y Francisco Sardan, naturales de Arle que han estado a sus órdenes en el “San Felipe y San Miguel” cuando capturaron al “Abiso de Dublin” (83), el armador del jabeque es D. Domingo de la Cruz, vecino de Cádiz y residente en Algeciras (84), la presa que transportaba suelas y manteca fue hecha al alimón entre Guilabert y Bartolomé Romero y fue declarada como buena por el Intendente General, vendiéndose a D. Nicolás Verdún, vecino de Cádiz, en subasta del día 18 de Febrero de 1745. (85).

El 28 de Junio de 1745, Guilabert realiza una nueva contrata de corso esta vez como capitán del “Santo Cristo del Portal y Ntra. Sra. de la Merced” por espacio de tres meses que finalizaría en Septiembre. Hace la contrata en compañía de

(82) Santamaría. 1745-1746. Fol. 153.

(83) Idem. Fol. 48.

(84) Idem. Fol. 177.

(85) Idem. Fol. 23.

D. Antonio Escardell que es capitán del “Ntra. Sra. de la Luz y las Animas” y en ella se especifica que Guilabert será comandante de ambos navios cuyo tonelaje es de 25 toneladas el “Santo Cristo”, y 20 el “Ntra. Sra. de la Luz”. El armamento de ambos ha costado 2.246 pesos (86).

En el verano de 1745 se apresa otro buque holandés, en este caso el “Snell Galera” del que es capitán Feyke Cornelis Jorge Boer, natural y vecino de Van der Jehellen, en Holanda, y de religión calvinista. También en este caso el capitán holandés, residente obligatorio en Algeciras, inicia un pleito sobre su apresamiento, que considera ilegal, contando con la ayuda de Adrian Bragmen, un soldado del Regimiento de Inválidos de Andalucía, que está acantonado en Algeciras, y de su compatriota Hans Bluck, que ya chapurrea algo de castellano. Dió el dos de Septiembre un poder al gaditano D. Manuel Portor para que actuase, ante lo que el capitán considera un agravio, en presencia del Intendente de Marina, por haber sido capturado y obligado por corsarios españoles a atracar en este puerto. (87)
En su captura intervino Miguel Guilabert. (88)

El 14 de Enero, Feyke Cornelis, aparece de nuevo en la escribanía acompañado de Margarita Burgart, y declara que la presa fue dada por buena y su carga llevada a tierra y que cuando estaba listo para reanudar su rumbo, fue de nuevo detenido para inspección del barco. Durante esa noche, la del 14 de Enero, se levantó “un gran temporal de suerte que avian amanecido muchas embarcaciones perdidas en estas playas” y que la

(86) Santamaría. 1745-1746 : Fol. 73.

(87) Idem. Fol. 101.

(88) Idem. Fol. 135.

suya “dió al través”. Protesta como corresponde en derecho acusando de sus calamidades a los corsarios que lo atraparon. (89)

La captura del “Snell Galera” es la última que realiza Guillabert en la contrata que firmó en Junio, pues en ese verano vende a D. Francisco Terán, vecino de Cádiz, la mitad de la tercera parte de dos jabeques “que este presente año se fabricaron en la marina y surxidero de esta de Algeciras, en comunidad con D. Joseph Ruiz, vecino de la dicha ciudad, el nombrado el “Santo Cristo del Portal” y el otro “Ntra. Sra. de la Luz”, con la parte de pertrecho correspondientes a sus armamentos y navegación”. Hace la venta en 6.214 reales de vellón, dinero que recibe de manos de D. Juan Haurat y Compañía, vecino y mercader de Algeciras. (90)

El 27 de Septiembre se capturó la balandra inglesa “El Rey” cuyo capitán era Gabriel Black por los jabeques de D. José Benízal y de D. Antonio Escandell; tanto el barco como la carga, 1.500 arrobas de ron, fueron declaradas como buena presa y vendidos a Andrés Fallón, vecino de Cádiz, que actúa por orden de D. Francisco de Silva Correa Alpahas, vecino de Faro, en Portugal. El barco se vendió en 850 pesos de ocho reales de plata antigua y la arroba de ron a 28 reales de vellón. Tras efectuar la entrega del dinero, Andrés Fallón dice en primera persona, que: “desisto, quito y áparto del derecho y acción, propiedad y señorío que a dicha valandra y carga tenía en virtud del remate en mi celebrado y entrega que de uno y otro por el Sr. Subdelegado de Marina de esta ciudad se me a echo y todo con los derechos de..., saneamiento, la cedo, renuncio y traspaso en

(89) Santamaría. 1745-1746. Fol. 151.

(90) Luis de Mora. 1745-1746. Fol.

el citado D. Francisco de Silva.” Entrega la escritura a D. Antonio dos Santos, vecino de Faro que ha venido a Algeciras para llevarse el barco a Portugal (91), tripulando el “Ntra. Sra. del Buen Suceso”, que fue muy deteriorado por el temporal del 13 de Enero de 1746. (92)

El 31 de Octubre de 1745 fue apresado por los jabeques de D. José Benzal, D. Salvador Jiménez de la Rivilla, D. Antonio Mendoza, D. Bartolomé Romero, D. José de las Torres y D. Miguel Fernández el “Penélope”, de pabellón inglés, capitaneado por Ricardo Trit; barco, carga y tripulación, según se desprende de sus papeles, pertenecían “con quanto tiene y le pertenece sin reserbación de cosa alguna” y manda la Intendencia de Marina “se adjudique y entregue a los ynteresados para que lo vendan y rematen en el mayor postor procediendo el que para ello saquen los despachos de la Real Aduana donde corresponda y contribuyan los derechos ordinarios y el quinze por ciento de Habilitación en todos los géneros sujetos a él llevándose cuenta y razón en los autos para que conste y para ebitar quejas y recursos para la distribución de el valor que produjere el buque y efectos de este bergantín”. (93) El 12 de Noviembre lo adquirió D. Fernando de Argote por orden de D. Juan de Silba y Cúña, vecino de Faro, en Portugal, miembro de la Orden de Cristo y capitán de la fortaleza de Faro, que ha venido a llevárselo, el primero de Diciembre de 1745. (94)

También en Octubre de 1745 Jorge Hartuell, irlandés y

(91) Santamaría. 1745-1746. Fol. 131 y sgts.

(92) Idem. Fol. 135.

(93) Idem. Fol. 124 y sgts.

(94) Idem. Fol. 126.

piloto del bergatín portugués “San Patricio” que mandaba el capitán D. Antonio Muñis de Medeyros, fue capturado por el corsario D. Bartolomé Romero. Un año después, capitán del bergantín “Ntra. Sra. de la Piedad y las Animas” de Lisboa, natural de la Isla de la Graciosa y vecino de Lisboa y Diego Mendes, su piloto, nos ofrecen una descripción muy detallada, desde el punto de vista de la presa sobre como se producían los ataques: el barco procedía de Dublín y tenía como destino Liorna. La inquietud se cierne sobre ellos cuando “la mañana del día dos del presente mes (de Diciembre) estando sobre el Puerto de Tarifa y siendo como el amanezar descubrieron una embarcación pequeña y temiendo fuese de moros,..., hicieron vela con ánimo de huir para favorecerse de una fortaleza que está en la Punta del Carnero,..., y la espresada embarcación que era un javeque, a modo de los que usan los moros y disparándole dos cañonazos estando lejos y no descubrieron las vanderas hasta que el javeque luego que vio que orsaba el dicho bergantín, orseó él también y descubriendole la Vandera con las armas de España a cuyo Pavellón Portugués llegaron a él y con malas razones habiéndosele dado un cabo entró en el dicho bergantín como cinco o seis personas y diciéndole que quitase la Vandera fuera y sin reconocer los papeles le mandaron marchar para este puerto.” Manifiesta el capitán portugués su protesta contra el corsario español D. Bartolomé Romero, que fué quien lo apresó y exige la justicia de S. M. el Rey “perjuicios, menoscabos, detención de su biaje, pérdida de la Hacienda y gastos que se siguen en el litigio”, estando dispuesto a “dar cuenta a su soberano por la detención y Agrabio de Bandera y no averle, al tiempo que lo arrumbó, pedido los papeles”.(96)

(95) Santamaría. 1745-1746. Fol. 295.

(96) Idem. Fol. 128.

No terminan aquí las desgracias de este barco y de su tripulación. Ausente el capitán en Cádiz donde está defendiendo sus derechos, es el escribano D. Diego Mendes el que nos relata que: “estando surto en este puerto con las amarras correspondientes, anclado, en la noche del día de ayer que se contaron treze del corriente, entró un temporal de sueste que quebrando todos los cavos dió con dicho navio en tierra de que se ha orojinado averse perdido como toda la carga que trae a su vordo lo que a subsedido generalmente a todas las embarcaciones que estavan en esta dicha Bahía sin que aya escapado alguna, pues aunque se mantiene en la mar un navio, respecto de permanecer el viento y mar es presumible le subseda lo mismo”. (97)

D. Francisco González, vecino de Ceuta es el armador del jabeque llamado “Ntra. Sra. de Portazelli y Arcángel San Miguel” que en Diciembre de 1745 capturó junto con otros al bergantín “Bienvenido” que fue conducido a Ceuta (98), participó en la toma del “Jacobo Simón”, de nacionalidad holandesa, cuyo capitán, Swerns Alms, que dijo ser capturado el dos de Enero de 1746, exige a D. Francisco González que pague los gastos occasionados “en la quema que se executó de una parte del tavaco que traya a su vordo el navio holandés” (99) y le hace también responsable de las consecuencias del temporal del trece de Enero, que varó su barco en tierra, por haberlos conducido contra su voluntad (100). Antes de fin de mes está en Algeciras el viceconsul holandés D. José Romano, que junto al capitán Alms,

(97) Santamaria. 1745-1746. Fol. 149.

(98) Idem. Fol. 130.

(99) Idem. Fol. 228.

(100) Idem. Fol. 152.

dan poder a D. Claudio Luis de Gand, para que lo defienda. (101)

Tunes Wouters, capitán del barco holandés “La Concordia” y vecino de Rotterdam fue otro de los perjudicados por la gran tormenta del día 13 de Enero. Acompañado por la intérprete Margarita Brugart, dice que cuando estaba anclado en el surtidero de Gibraltar dónde estaba cargando se levantó una gran borrasca que aguantó durante los días 12, 13 y 14, pero en el último “le faltaron todos los cables y anclas en que estaba asegurado pues aunque en el trese le había faltado un cable y un ancla, por cuia rasón caló los masteleros, y viéndose en dicho día de ayer sin cable ni ancla alguna, se puso a la vela para correr tormenta procurando huir de los navios de guerra y playas y aviendo dado distintos bordos de la Isla que llaman de las Palomas, le dispararon cuatro los dos con vala y otros dos sin ella, por cuia rasón, y la de dicha tormenta, hallándose sin comodida de resguardo,..., se vió precisado a varar en estas playas” jurando que la culpa de todo la tuvo la tormenta (102).

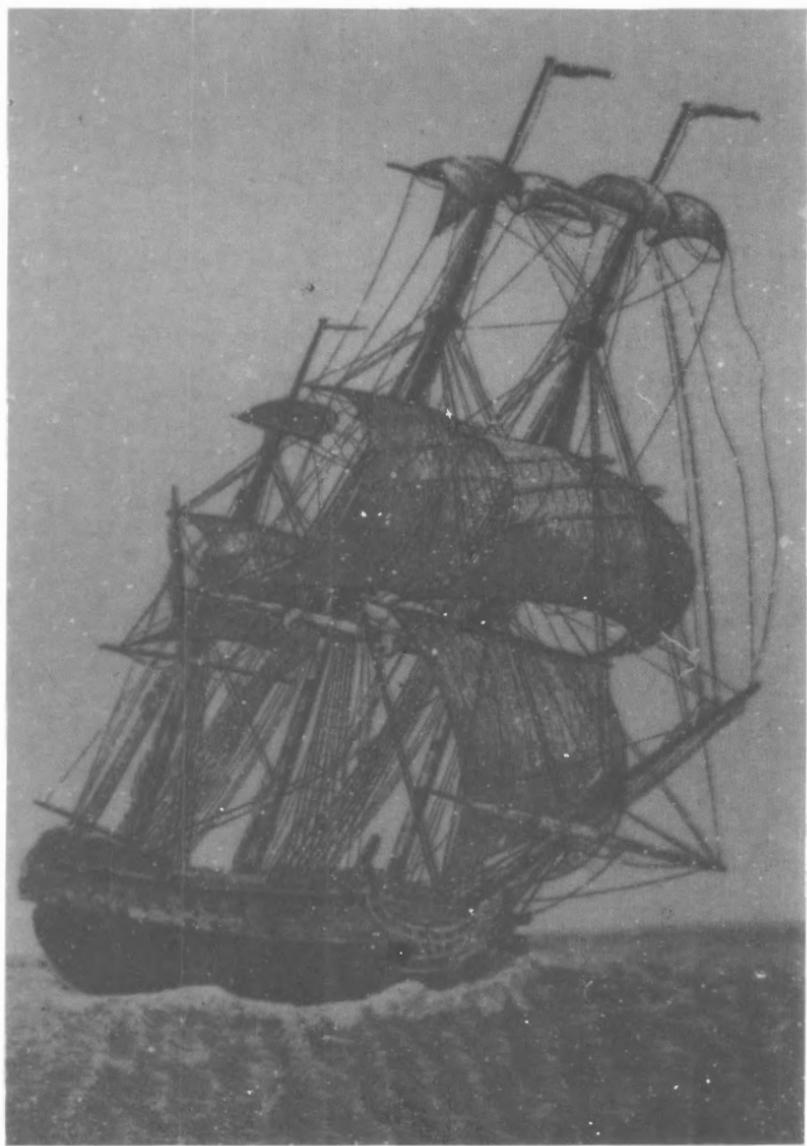
Otro barco holandés, el “Postillon de Pesterburg” cuyo capitán es Nicolás Chanu, fue apresado y luego sorprendido por el temporal, que aguantó hasta el día 14 en que se quedó sin cabos y amarras y llegó a Algeciras “bien maltratada y con bastante prejuicio”. (103)

Peor suerte corrió el barco inglés “Willengmend”, que declarado por buena presa, con carga de bacalao y salmón, se

(101) Santamaria. 1745-1746. Fol. 156.

(102) Idem. Fol. 154.

(103) Idem. Fol. 155.



Nº 5 - NAVÍO DEL PORTE DE 40 CAÑONES VISTO POR LA AMURA DE BARLOVENTO,
NAVEGANDO A UN LARGO Y ACORTANDO DE VELA SOBRE UNA RAFAGA.

hundió durante el temporal. (104)

A veces algunos navios soportaban en sus singladuras más de un ataque corsario. Tal es el caso de “Fiderick Burg” capitaneado por D. Diego Yaste, inglés avecindado en Dinamarca, que en Febrero de 1746 está detenido en Algeciras. El barco había salido del puerto inglés de Pensase (sic) el 14 de Enero y estando “sobre las yslas de Salyngas que está en el canal de Inglaterra y encontrándose un corsario franzés, lo rexistró y sacó de su vordo una caja pequeña con ropa y otras cosas que traia para un ynglés de los Navios del rey”. Tras ese encuentro sigue su rumbo encaminándose hacia “el Estrecho y a primeros días de este mes estando sobre el cavo de Trafalgar a las siete de la mañana, vieron una embarcación que les daba caza la que tuvieron por moros y saliendo algunos corsarios los esperaron para favorecerse de ellos por lo que apresaron y trajeron a este puerto”. La carga que transportaba fue considerada por buena presa. (105)

En Marzo de 1746, D. Simón Jiménez, capitán corsario del “San Rafael y la Soledad” capturó y condujo a Algeciras al dogre holandés “Luis Ulrica” que mandaba Cristian Muller (106). A los pocos días se presenta ante notario acompañado por D. José Romano, vicecónsul de Holanda, que dice que el capitán Cristian es vasallo del rey de Suecia y que el 16 de Marzo un corsario español lo condujo a Tarifa y el 17 a Algeciras a pesar de tener la documentación en regla. Es por esto por lo que protesta, culpabilizando a los corsarios, a los que pide una indemnidad.

(104) Santamaría. 1745-1746. Fol. 169.

(105) Idem. Fol. 171.

(106) Idem. Fol. 180.

zación de 60 pesos escudos de plata. (107)

La misma situación se repite casi paso a paso el 27 de Mayo. El navio holandés “Joben Joanes” mandado por Speke Jacobos, procedente de Tingmout, en Inglaterra, con destino a Alicante, sufre la misma suerte de la que se queja el capitán diciendo que “venian sus papeles muy claros y manifestarse de ellos pertenezer su carga a Amigos de esta Corona”. (108)

El portugués Francisco de Alburquerque de la Cuña, vecino de Tivila y patrón del “Santo Cristo de los Bien Parados”, manifiesta que viniendo su embarcación por estas aguas cargada de “texa, ladrillo, carbón, ostiones y cebollas para bender en la Plaza de Ceuta, llevando la proa en derechura a ella, llegando cerca de la ciudad de Tarifa, el día 9 del corriente (Septiembre), le salió al encuentro el Capitán Corsario Francisco Zerezio, natural de la Isla de Ybisa, con su xabeque nombrado “San Agustín” y, a pesar de que le mostró la documentación, lo retuvo en Algeciras”. (109)

Este barco, junto con su capitán, fue contratado por Francisco González junto a Diego Vázquez de Torres, vecino de Los Barrios. La contrata no difiere en general de las expuestas con anterioridad salvo en la duración de la contrata que en este caso se extiende por cuatro meses, y en lo referente a la tooma de la cámara de popa para lo que se estipula que “no haviendo fuego a de ser reservada para el capitán y oficiales, pero ha-

(107) Santamaría. 1745-1746. Fol. 190.

(108) Idem. Fol. 218.

(109) Luis de Mora. 1745-1746. Fol. 1497.

viéndolo será del que por su valor lo ganare". (110)

En Diciembre de 1746 este navio apresó al "Guillermo" barco inglés que con su carga de "carbón piedra" fue conducido a Ceuta. (111)

Durante los años 1747 y 1748 la información sobre actividades corsarias disminuyen. Hay que esperar el 14 de Agosto de 1747 en que D. Pedro Rosales, vecino de Algeciras, dice que el 13 de Junio varios jabeques, entre ellos "La Purísima Concepción", capitaneado por Pedro Balberdi y otros dos capitaneados por Bartolomé Rojas y por Bartolomé Torres, apresaron a la balandra inglesa "La lavandera de Exon" que capitaneaba D. Juan Vidal y se dirigía desde Plymout a Gibraltar, con veinte barriles de harina, 800 sacos de godmen (un tipo de avena), un fardo de ropa y cuatro barriles de cerveza. Su valor ascendió a 430 pesos. Dado como buena presa, lo compró el portugués D. José Brito, en 800 pesos escudos de a ocho reales de plata. (112)

En Diciembre de 1747, los corsarios Bartolomé Torres, Bartolomé Romero, Bernardo Gil, Pedro Roselino y José Benzal, capturan al navio inglés "Achilles", capitaneado por Abraham Holman que con carga de bacalao se dirigía al puerto de Liorna. Lo da como buena presa D. Francisco de Varas y Valdés, nuevo Intendente General de Marina en Cádiz. Vendido en subasta lo adquiere el gaditano Pedro López el 15 de Enero de 1748 (113), revendiéndolo el día 29 al portugués D. José de Viera, de

(110) Santamaría. 1745-1746. Fol. 309.

(111) Idem. Fol. 338.

(112) Luis de Mora. 1747-1749. Fol. 1742.

(113) Idem. Fol. 11.

Lisboa en 2.100 pesos escudos de a ocho reales de plata (114).

Una de las pocas informaciones referentes a 1748 nos la ofrece el marinero mallorquín Gregorio Pons, que reside en Algeciras. Por medio de un poder notarial para cobrar nos hace referencia de varios apresamientos en los que él participó y que se produjeron con anterioridad al mes de Octubre. Fueron estos el de un barco inglés cargado de mármoles que apresó el jabeque de D. José Benzal; con D. José de la Torre, capturó un barco danés y otro inglés cargado este último de cacao; con el capitán, D. Pedro Valverde, tomó un barco sueco, una balandra, cargada de salmón y uno inglés cargado de bacalao. Nos indica que todos estos barcos se vendieron en Cádiz y Algeciras. (115)

La última referencia del periodo en estudio es del 11 de Noviembre de 1748. Matias Pascual junto a otros marineros del jabeque "Ntra. Sra. del Carmen, San José y San Antonio", del que es armador el notario D. Francisco de Santamaría y Mena, dan un poder para cobrar en Cádiz lo que les corresponde por una presa que hicieron en Gibraltar a un barco inglés cargado de limones. (116)

(114) Luis de Mora. 1747-1749. Fol. 12-14.

(115) Idem. Fol. 131.

(116) Idem. Fol. 140.

EPILOGO

A modo de conclusión y hasta que el proceso de investigación no aporte nuevos datos que lo confirmen o lo desmientan, podemos afirmar que hacia los años centrales del siglo XVIII la ciudad de Algeciras, que se está configurando urbanísticamente en estos momentos, se encuentra habitada por una población que procede en primer lugar de los pueblos y ciudades de su entorno geográfico como Gibraltar, Tarifa o Jimena, así como por población que tiene su origen en diversos puntos de la Península Ibérica; de entre los grupos de población peninsulares gallegos y, sobre todo, catalanes, destacan por su número y por la importancia económica de sus actividades. Junto a ellos no faltan extranjeros entre los que abundan franceses y en mayor número genoveses, cuyas actividades se relacionan con el comercio y los negocios.

La ciudad que treinta años atrás no existía, está atravesando por un momento de crecimiento destacado: la construcción y compra-venta de casas es permanente; los vecinos se agrupan constituyendo empresas como las corsarias y de abastos para la provisión y mantenimiento de Ceuta; el actual barrio de San Isidro, entonces llamado Matagorda, se está poblando de casas, en muchos casos meras chozas, a un ritmo acelerado; la desembocadura del río de la Miel sirve de base para la construcción de embarcaciones (117) mientras que sus riberas están cubiertas

(117) El 11 de Julio de 1745 el Capitán Corsario D. Miguel Guibalbert vende a D. Francisco Terán parte de dos jabeques “que este presente año se fabricaron en la marina y surxidero de esta de Algeciras”, llamados “Santo Cristo del Portal” y “Ntra. Sra. de la Luz”. Luis de Mora. 1745-1746. Fol. 1150.

de huertas y molinos que abastecen a la ciudad de hortalizas, frutas, harina y papel; algunos jabegueros se desplazan con sus embarcaciones a las almadrabas situadas en el Estrecho para la pesca del atún mientras los funcionarios, comerciantes y militares ocupan la cima de la pirámide social.

Es una característica general de la sociedad del Antiguo Régimen y de su economía que la mayor parte de la población dependa económicamente de las actividades relacionadas con el sector primario -agricultura, ganadería y pesca- pero aún está por ver si en el caso de Algeciras los rendimientos económicos procedentes del sector primario superaban o igualaban a los que tenían su origen en las actividades comerciales.

Sirva de ejemplo para plantear esta hipótesis la cantidad de capital que se mueve en Algeciras durante el periodo 1739-1748 en relación con la compra-venta de navíos y cargas apresados en el Estrecho por los corsarios españoles al servicio de la Corona.

Téngase en cuenta que estas cifras sólo representan una parte de las actividades comerciales y quizás no la más importante ya que aún están por estudiar los abastecimientos a Ceuta desde Algeciras que, sin duda alguna, debieron constituir una importante fuente de ingresos.

<u>NOMBRE DEL BARCO</u>	<u>PRECIO DE COMPRA-VENTA</u>				
El Diego	1.000	pesos de 8 reales plata antigua			
Galera de Gibraltar	1.225	"	"	"	"
Margarita	800	"	"	"	"
Providencia	800	"	"	"	"
Tritón	800	"	"	"	"
Hormiga	600	"	"	"	"
Brogdem	600	"	"	"	"
María de Corck	150	"	"	"	"

5.975 Suma y sigue

Suma anterior	5.975	pesos 8 reales plata antigua
Jesús, María y José	500	" " " "
María	300	" " " "
El Rey	850	" " " "
Lavandera de Exon	1.230	" " " "
Achilles	2.100	" " " "
 TOTAL	10.955	" " " "
	(118)	

Realizando una multiplicación los 10.955 pesos de a 8 reales se convierten en 219.100 que sumados al precio de venta de un navio francés (ver pág. 17) que fue de 3.250 pesos de a quince r.v. (48.750 r.v.), más el precio de la carga del Rey que fue de 42.000 r.v. dan un total de 309.850 reales de vellón. (119)

Para hacernos una idea de la importancia relativa comparémosla con los precios de los productos que se relacionan a continuación:

1 fanega de trigo en 1741	33 r.v.
1 día de trabajo de un marinero	5 r.v.
1 cabra	33 r.v.
1 almirez con su mano	22 r.v.
1 par de zapatos	15 r.v.

(118) El peso escudo o real de ocho, equivalía a 20 reales de vellón. Vicens Vives, J. - Historia Económica de España. Barcelona - Vicens Vives - 1952. Pág. 531.

(119) Aunque la terminología monetaria utilizada son los reales de vellón, en realidad tales reales eran de plata ya que según "Las monedas españolas desde Don Pelayo a Juan Carlos II" de Carlos Castán y Juan R. Cayón, 1979, no hay acuñaciones de reales de vellón durante el reinado de Felipe V si no de reales de plata desde el medio real a los 8 reales. La complejidad monetaria de la época llega a que el cuarto de real cuyo valor debía ser de 8,5 maravedís, sólo se acuña en piezas de 8 mrvs., mientras que el medio real sí acoge los 17 mrvs. (Debo esta información a mi buen amigo L.A. d. C.)

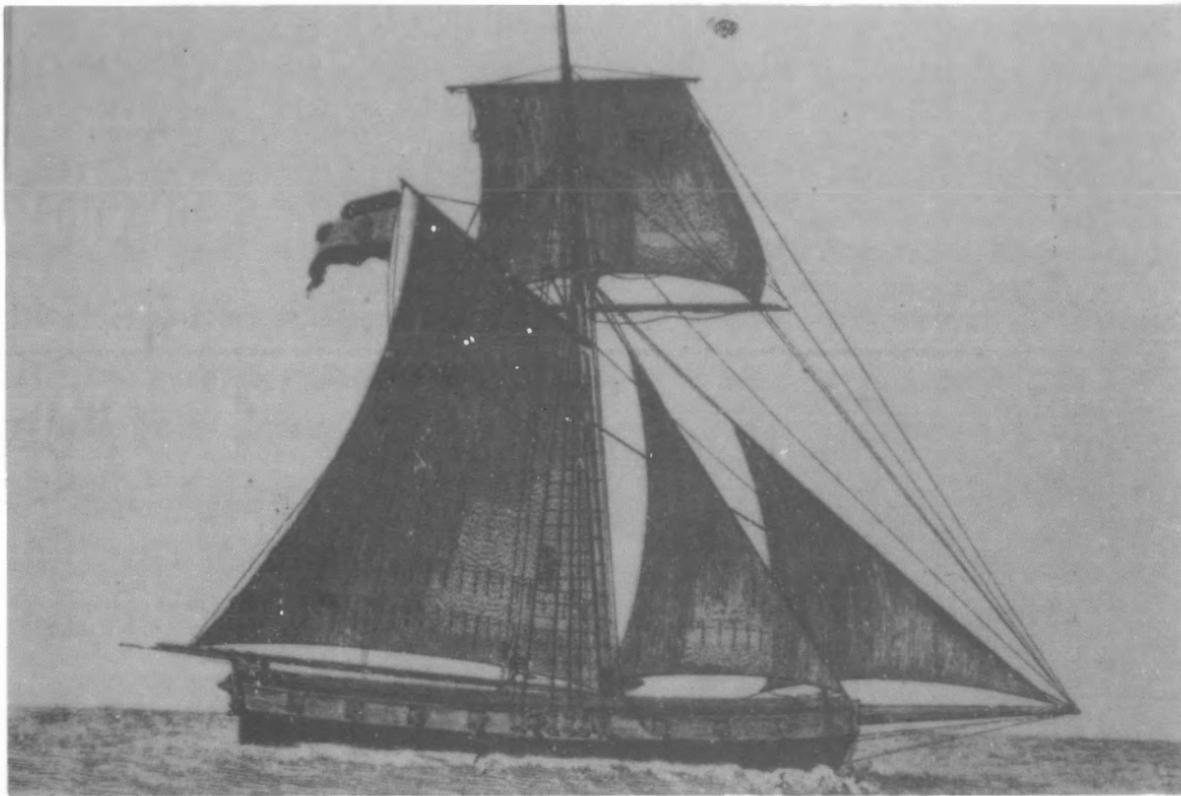
1 par de enaguas	15 r.v.
1 abanico	7 r.v.
1 vestido de tafetán	17,5 r.v.
1 arca de madera	60 r.v.
1 cama de tablas	30 r.v.
1 mesa y dos sillas.....	8 r.v.

Por último, la información que nos ofrece el Archivo Notarial de Protocolos del Distrito de Algeciras, nos da noticias de un elevado número de capturas, muchas de las cuales sólo hacen referencia al hecho en sí del apresamiento, sin cuantificar los precios en que se vendieron las presas, por lo que el nivel de ingresos por este concepto debió ser bastante más alto de lo que reflejan las cifras precedentes.

Para tener una idea general del hecho véase el cuadro final por años en el que se relacionan corsarios y presas.

1 7 4 0

<u>CAPITAN</u>	<u>BARCO</u>	<u>PRESAS</u>
José "El Cojo"	La Pluma	4 ?
José Eizaguirre	?	1 ?
F. Alvarez de Acosta	Reina Ana	Margarita (G.B.)
Guillermo Mayol	Santo Cristo	Margarita (G.B.)
Antonio Guinata	Sta. María y las Animas	Navío francés



Nº 9 - BALANDRA DEL PORTE DE 18 CAÑONES CIÑENDO AL VIENTO POR ESTRIBOR.

1 7 4 1**CAPITAN**

Pedro Jiménez

BARCO

Ntra. Sra. de la Soledad, ?

San José y las Animas

Ave María

PRESAS

Diego (G.B.)

Santo Cristo

Diego (G.B.)

Margarita de Baiona

Ntra. Sra. del Rosario 1 ?

y las Animas

?

Galera de Gibraltar

Antonio de Ontañón

Sebastián Caraballa

1 7 4 2

Alonso López Bueno

Aurora María

?

Miguel Guilabert

Ntra. Sra. de la

María de Corck

Soledad

(G.B.)

San Rafael

2 ?

Miguel Guilabert

1 7 4 3

Manuel Navarro

Ntra. Sra. de la

?

Concepción

y Sr. S. Joaquín

?

Ntra. Sra. de los

?

Milagros

Ntra. Sra. del Carmen 2 ?

y Sta. Cruz

?

Providencia (G.B.)

Bartolomé Cortés

Tritón (G.B.)

San Telmo

Aurora María

Hormiga (G.B.)

S. Fco. de Paula

La Catalina (G.B.)

Nicolás Rodríguez

1 fragata (G.B.)

Sebastián Caravalla

Ntra. Sra. de la Regla 1 bergantín (G.B.)

Brogden (G.B.)

Juan Galán	?	Brogden (G.B.)
Francisco Tur	Jesús, M ^a y José	?
Juan Linez	Ntra. Sra. del Valle,	1 ?
	S. Antonio y las Animas	

1 7 4 4

Francisco Andrade	Lancha Real Corsaria	3 ?
Miguel Fernández	Ntra. Sra. de la Luz	4 ?
	y del Carmen	
Miguel Guilabert	Ntra. Sra. de Africa	?
Alonso López Bueno	Aurora María	María Dorotea (Hol.)
José Benzal	Ntra. Sra. de la Victoria y San Antonio	María Dorotea (Hol.)
Cristóbal Mateos	Virgen del Carmen	María (G.B.)
		María Dorotea (Hol.)

1 7 4 5

Miguel Guilabert	S. Felipe y S. Miguel	Abiso de Dublin (G.B.)
		Snell Galera (Hol.)
Miguel Guilabert	Sto. Cristo del Portal	?
	y N ^a . S ^a . de la Merced	
Antonio Escandell	Ntra. Sra. de la Luz	El Rey (G.B.)
	y las Animas	
José Benzal	?	Penélope (G.B.)
Salvador Jiménez	?	"
Antonio Mendoza	?	"
Bartolomé Romero	?	"
José de las Torres	?	"
Miguel Fernández	?	"
Bartolomé Romero	?	S. Patricio (Port.)
		N ^a S ^a de la Piedad y las Animas (Port.)

1745CAPITAN

?

?

?

BARCON^a S^a de Portazeli y

Arcángel S. Miguel

?

?

PRESA

Bienvenido (?)

Jacobo Simón (Hol.)

Postillón de Pes

terbourg (Hol.)

Willengmend (G.B.)

1746

Simón Jiménez

?

?

Francisco Zerezio

S. Rafael y la Soledad

?

?

S. Agustín

Luisa Ulrica (Hol.)

Fiderick Burg (G.B.) ?

Joben Joanes (Hol.)

Santo Cristo de los

Bienparados (Port.)

Guillermo (G.B.)

1747

Pedro Balverde

Purísima Concepción

La lavandera de Exon
(G.B.)

Bartolomé Rojas

?

"

Bartolomé Torres

?

Achilles (G.B.)

Bartolome Romero

?

"

Bernardo Gil

?

"

Pedro Roselino

?

"

José Benzal

?

Achilles (G.B.)

José de la Torres

?

1 presa (G.B.)

1 presa (G.B.)

1 presa (Hol.)

Pedro Valverde

?

1 presa sueca

1 presa (G.B.)

1 7 4 8

CAPITAN

?

BARCO

N^a S^a del Carmen,
S. José y S. Antonio

PRESA

1 presa (G.B.)

Las fuentes documentales originarias de las que procede este trabajo son los libros y legajos pertenecientes al Archivo Notarial de Protocolos del Distrito de Algeciras.

Se han utilizado los correspondientes a la ciudad de Algeciras desde 1740 a 1750. En aquellos años ya residían y trabajaban en Algeciras dos notarios: D. Luis de Mora y Monsalve y D. Francisco de Santamaría y Mena. A ellos los considero como autores del Protocolo y por ello las citas que aparecen a pie de página han sido las siguientes:

Luis de Mora. 1740-1742. Fol. ...
Fco. Santamarái. 1740-1741. Fol. ...
Fco. Santamaría. 1743-1744. Fol. ...
Luis de Mora. 1743-1744. Fol. ...
Fco. Santamaría. 1745-1746. Fol. ...
Luis de Mora. 1745-1746. Fol. ...
Luis de Mora. 1747-1749. Fol. ...

PROCEDENCIA DE LAS ILUSTRACIONES: Regla. Juan: Historia de España Ilustrada. Barcelona - Ed. Sopena - 1970. Págs. 674.

En Algeciras, madrugada del 8 de Abril/1989.

... Un epílogo heterodoxo.

Ya has concluído.

Sé que es posible que el libro te haya parecido, en algunos momentos, en algunos de sus pasajes prolíjo. Sin embargo, era tarea inexcusable que el profesor Mario Luis Ocaña aportara esos datos, perfectas relaciones de apresamientos ejecutados por los corsarios que, en este período estudiado que comprende los nueve años transcurridos entre la guerra de la Oreja de Jenkins hasta la paz de Aix La Chapelle, ejercieron sus actividades lícitas de corso; y como ellas tuvieron por base principal en el Estrecho de Gibraltar a la ciudad de Algeciras, entonces en un pujante crecimiento.

Es esta una obra de investigación en los Archivos Notariales de Algeciras, que nunca me cansaré de repetir que siendo pionera en su género, ha abierto las puertas para una nueva re-laboración o reflexión sobre los orígenes de la refundación de Algeciras. A partir de ahora y del material diverso que con tesón se siga exhumando de tan importante fondo documental, estaremos en condiciones de corregir opiniones tradicionales, de difícil conciliación con las pruebas documentales ahora aportadas a la luz pública por el profesor Mario Luis Ocaña.

Pero además de todo este valor historiográfico, pienso amable lector que habrás disfrutado enterándote, gracias al testamento del capitán corsario del “Aurora María”, de como vivían y cuales eran los bienes muebles, vestidos, utilajes y demás riquezas de estos antiguos algecireños; honrados comerciantes en tiempos de paz, honrados corsarios de Su Católica Majestad en tiempos de guerra.

También creo que te habrás consolado del mal tiempo que hemos padecido, al tener noticia de las desventuras de los diversos navíos apresados y fondeados en el puerto y bahía de Algeciras, durante la aciaga noche del 13 de enero de 1746; que tal como nos lo relata un testigo presencial, el escribano Diego Mendes del bergantín lisboeta “N^a. S^a. de la Piedad y las Animas”, al decir se “entró un temporal de sueste que quebrando todos los caños dio con el navío en tierra...”. No debió de envidiar nada aquel temporal al que desde hace un mes azota el Campo de Gibraltar y gran parte de Andalucía.

En fin, has podido averiguar, sin que yo te lo dijera en el prólogo, que valía la pena leer este libro. El autor ve así recompensado su trabajo y yo te emplazo para su próxima obra. Te esperamos, hasta siempre.

En Algeciras, diciembre de 1989, bajo temporales de Levante y Poniente.

Luis Alberto del Castillo

INDICE:

Unas palabras previas	0
Introducción	1
La empresa corsaria	4
Acciones corsarias en el Estrecho de Gibraltar:	
1739-1748	12
Epílogo	41
Cuadro de presas y corsarios	44
Fuentes	48
Un epílogo heterodoxo	49

