

EL CORSO NORTEAFRICANO Y SU INCIDENCIA EN EL PRINCIPADO DE CATALUÑA DURANTE EL SIGLO XVIII

POR

MAXIMILIANO BARRIO GOZALO

El estado de guerra latente que desde siglos atrás existía entre España y el mundo turco-norteafricano había creado una situación de inseguridad en el mar y en las zonas cercanas a la costa a causa de la generalización de la práctica del corso, que aún se mantiene viva durante el setecientos.¹

El corsario, a diferencia del pirata, bandido de mar, que no reconoce ni fe ni ley, que ataca indistintamente a propios y extraños, es el armador particular o dependiente del Estado que, en virtud de la patente de corso concedida por el Estado, bajo cuyo pabellón navega, persigue, captura o visita barcos mercantes de países enemigos, quedándose con las presas capturadas o con parte de ellas, y sujetándose a las reglas prescritas en la legislación.²

La acción de los corsarios se desarrolla en la zona costera y en alta mar. Los corsarios se acercaban a la costa para dar caza a las pequeñas embarcaciones de cabotaje que por allí navegaban, a los barcos pesqueros que por allí faenaban y, también, para desembarcar algunos miembros de la tripulación que efectuaban una rafia entre los habitantes de las zonas costeras, apresando a pastores de

¹ Sobre este tema existe abundante documentación en el Archivo General de Simancas (=AGS), Sección de Marina, legajos 701, 709 y 721; Sección Moderna, legajos 1530 a 1538.

² Los corsarios que navegasen bajo pabellón español debían observar lo dispuesto en la *Ordenanza de corso de 17 de noviembre de 1718* y en la *Real Cédula de 10 de marzo de 1726*: AGS, Marina, leg. 701. Abundantes detalles sobre el corso se encuentran en las obras de AZCARRAGA, *El corso marítimo*, Madrid 1951; y S. BONO, *I corsari barbareschi*, Torino 1964.

ganado, labradores y moradores de los poblados cercanos. Tales ataques, sin embargo, tenían sus riesgos y en muchas ocasiones la aventura resultaba fallida.³

Navegar con espíritu pacífico también era una empresa llena de riesgos. Los corsarios se aprovechaban de las embarcaciones que iban poco armadas y se apoderaban de su cargamento, pasaje y tripulación. Cautivos que habían conseguido la libertad volvían a la condición de esclavitud si tenían la desgracia de topar en el viaje de regreso a su país con un corsario enemigo. Comerciantes cuyo negocio les obligaba a ir de un lugar a otro no llegaba a su destino al ser detenidos en su ruta por algún corsario.⁴

1. EL CORSO BERBERISCO

El corso aportaba gran número de esclavos a las potencias norteafricanas y las proporcionaba unos saneados ingresos. A consecuencia de ello la marina era muy estimada, sobre todo en Argel, por la rentabilidad económica que les procuraba.⁵

Los elementos para la construcción de embarcaciones y llevar a cabo el corso lo conseguían fundamentalmente de los barcos que apresaban, de los géneros que compraban y, sobre todo, de los «regalos» o «subsidios» que algunos estados, como Dinamarca, Holanda, Suecia y Venecia, y ciertas ciudades, como Marsella, Liorna y Hamburgo, enviaban a Argel todos los años, cuya cuantía, por lo que respecta a Hamburgo, Suecia, Dinamarca y Holanda, adquiere un importante volumen a mediados del setecientos, según se puede observar en el cuadro siguiente.⁶

³ Ejemplos de este tipo se pueden ver en AGS, Marina, leg. 702.

⁴ En AGS, Marina, leg. 704 se encuentran abundantes detalles de este fenómeno.

⁵ LAUGIER DE TISIS, *Historia del Reino de Argel*; Madrid, s. f., pp. 270-281, ofrece abundantes datos sobre la marina de Argel y sus armamentos a mediados del siglo XVIII.

⁶ AGS, Marina, legs. 703 y 705. Marsella enviaba herramientas para todo género de trabajos, así como menudencias de armamentos. Liorna entregaba cañamo, hierro, madera, azufre, pintura, brea y alquitrán; y Venecia, "todo género de tablazón, jarcias, aceite, cañamo, brea, alquitrán, fusiles y pistolas".

CUADRO 1. Géneros que algunos Estados regalán a Argel a mediados del setecientos (media anual).

Género	Hamburgo	Suecia	Dinamarca	Holanda	Total
Pólvora (k.)	27.600	56.250	112.500	45.000	241.350
Balas cañón (n.º)	3.000	—	8.000	—	11.000
Lona (piezas)	100	150	—	1.000	1.250
Cables (n.º)	2.087	3.131	7.306	8.350	20.874
Cordel (k.)	23.000	—	—	—	23.000
Jarcia (k.)	—	—	13.800	23.000	36.000
Mástiles (n.º)	110	—	—	—	110
Tablones (n.º)	—	450	—	—	450
Tablas (n.º)	—	6280	—	—	6.280
Hierro (k.)	—	46.000	—	—	46.000
Alquitrán (k.)	—	22.500	—	—	22.500
Cañones (n.º)	—	20	—	—	20

Los capitanes de las embarcaciones, llamados «arráeces», armaban éstas cuando lo tenían a bien y marchaban a corsear donde les parecía, a no ser que el Rey o el Sultán les ocupase en el transporte de tropas o mercancías, o que por una orden les fijase el tiempo y el lugar donde debían desplegar su acción.

Una vez que el arráez obtenía el permiso necesario, preparaba el armamento de la embarcación y escogía la tripulación valiéndose de sus propios esclavos, de los de particulares y de los esclavos de los armadores, a los que se retribuía en la forma concertada. Hecho esto, se lanzaba al mar con una tripulación compuesta por turcos, moros y esclavos.

Por lo que respecta a Argel, el núcleo central de una embarcación corsaria estaba constituido por un grupo de turcos bien armados y mejor decididos, y cierto número de moros encargados básicamente de las faenas de cubierta. Las maniobras, por lo general, corrían a cargo de los turcos y de los esclavos.⁷

⁷ Abundante información sobre este tema puede verse en las obras de LAUGIER DE TASIS, *Historia del Reino de Argel*, pp. 270-281, y GARCÍA NAVARRO, M., *Redenciones de cautivos en África (1723-1725)*, Edic., prólogo y notas por M. Vázquez Pájaro, Madrid 1946, apéndice XIII.

No había un tiempo específicamente señalado para salir a hacer el corso. Lo hacían durante todo el año, aunque se pueden indicar dos momentos fundamentales: la campaña de verano, que se lleva a cabo en los meses de junio y julio, y la de invierno, que se efectúa predominantemente en octubre. En esta última es cuando consiguen el mayor número de presas, ya que no se veían obstaculizados por los corsarios españoles que normalmente sólo salían en verano.⁸

El espacio geográfico donde suelen realizarlo se circunscribe al Mar Mediterráneo y al Océano Atlántico. Los navíos y las embarcaciones de mayor tonelaje en algunas ocasiones rebasan el estrecho de Gibraltar; unas veces llegan hasta las Islas Canarias y cruzan a lo largo del cabo de San Vicente en espera de apresar las embarcaciones que a su vuelta de América se dirigen a los puertos de Cádiz y Lisboa; otras, recorren la costa portuguesa y llegan en sus correrías hasta las costas gallega y asturiana. El resto de las embarcaciones, desde los grandes jabeques de la Regencia de Argel hasta los diminutos barcos de la pesca de bou, realizan el corso en el espacio mediterráneo creando una situación de inseguridad tanto entre los pescadores y barcos que circulan por el mar como en las tierras cercanas a la costa, pues con sus fuertes y rápidos desembarcos ni aun los labradores y habitantes cercanos a la marina podían estar seguros.

El número de corsarios berberiscos varía de un año a otro y de la campaña de invierno a la de verano, de acuerdo con las presas y combates habidos, en que podía perderse o quedar dañada alguna embarcación, limitando así su número, o también incrementarlo con las presas hechas a los cristianos, las cuales convenientemente adaptadas eran empleadas en el corso. Por término medio se puede afirmar que todos los años salen más de cuarenta embarcaciones de gran y medio tonelaje, y un número difícil de calcular de pequeños barcos que los moros echan al mar, sobre todo durante el verano, con la esperanza de obtener algún beneficio.⁹

⁸ Manuel Sereno, esclavo en Argel, escribe al Marqués de Squillace el 30 de abril de 1760 desde dicha ciudad: "En la rigida estación es cuando éstos suelen hacer su mayor corso, pues en verano no salen con tanta furia, pues saben que los armamentos de los cristianos están en campaña y les suelen perseguir": AGS, Marina, leg. 704.

⁹ En AGS, Marina, leg. 704, se puede ver una *Nota del estado en que se hallan los corsarios de la Regencia de Argel en abril de 1755*, con especificación del número de embarcaciones, cañones con que van armados y miembros de su tripulación. En el mismo legajo hay también una *Lista de los corsarios del Emperador de Marruecos* que se hicieron a la vela el 11 de mayo de 1759.

La tripulación variaba también en su número, aunque fuera idéntica la cantidad y el tipo de las embarcaciones, ya que dependía de los turcos y moros dispuestos a embarcar y de los cautivos cristianos disponibles. No obstante, para el número de corsarios antes mencionado se puede señalar un mínimo de unos cinco mil tripulantes.¹⁰

El tipo de embarcaciones empleadas en el corso es muy variado. Lo mismo encontramos navíos de sesenta cañones y 640 tripulantes que pequeñas embarcaciones con 24 miembros de tripulación, si bien los modelos más utilizados son los jabeques de veinte cañones y 300 hombres de tripulación, sin que falten las galeotas, galeras y fragatas.¹¹

La propiedad de las embarcaciones, que por lo que respecta a Marruecos pertenece al Sultán, en los restantes dominios de Berbería se distribuyen entre el Dey y los armadores particulares, con absoluto predominio de los últimos.

Estos corsarios utilizando los más diversos medios y engaños —«continúan el corso con las embarcaciones que han apresado, con lo que fácilmente engañan a los que encuentran, vistiéndose además con la ropa de los que han cautivado»—,¹² fácilmente confundían a los que encontraban, sorprendían a los habitantes cercanos a la costa y dificultaban el comercio, haciendo esclavos a cuantos cristianos podían cautivar, de los que esperaban obtener un cuantioso rescate.

El corso berberisco persiste con más o menos intensidad hasta finales del setecientos, si bien remite bastante después de la firma del tratado de paz con Marruecos en 1767¹³ y, sobre todo, con Argel

¹⁰ Esta cifra solamente tiene un valor indicativo, pues como dice LAUGIER DE TASIS, *Historia...*, pp. 280-281, "todos tienen libertad de embarcarse y los navíos llevan más o menos tripulación según la buena fama o fortuna del capitán, que sólo sabe el número de gente que tiene a bordo cuando ya navega. Entonces el Escribano hace una lista de todos..."

¹¹ LAUGIER DE TASIS, *Historia...*, pp. 274-275, presenta una estadística del estado de la marina de Argel en 1724.

¹² AGS, Marina, leg. 703: Caylus a Ensenada, Valencia 19 diciembre 1753.

¹³ Referente al tratado de paz con Marruecos y la evolución posterior del corso puede verse en los trabajos de BECKER, *Historia de Marruecos*, Madrid 1915; V. RODRÍGUEZ CASADO, *Política marroquí de Carlos III*, Madrid 1946, pp. 95-133, a quien corrige V. PALACIO ATARD, *Primeras negociaciones entre España y Marruecos en 1765*, en "Hispania", 11 (1951) 658-678, en lo referente a las primeras negociaciones a consecuencia del desconocimiento que Rodríguez Casado tiene de la documentación del AGS; y últimamente los distintos trabajos que R. LOURIDO ha publicado sobre el tema en las revistas "Cuadernos de la Biblioteca de Tetuán" y "Cuadernos de Historia del Islám de la Facultad de Letras de Granada", 1 (1967) 29-41.

en 1783.¹⁴ Se extiende a todas las costas de la península Ibérica, aunque por su frecuencia, intensidad y perjudiciales consecuencias afecta principalmente a las costas del ámbito mediterráneo, destacando de forma primordial las del Principado de Cataluña, que será el espacio al que nos circunscribiremos en el presente artículo.

2. INCIDENCIA EN CATALUÑA

A través de la documentación consultada se puede rastrear el elevado grado de inseguridad que durante la mayor parte del siglo XVIII padecieron las costas catalanas, lo que facilitó la acción de los corsarios berberiscos y ocasionó graves pérdidas económicas y humanas.

2.1. *Inseguridad de las costas catalanas.*

La frecuencia e intensidad con que los corsarios berberiscos atacan las costas del Principado está directamente relacionado con la respuesta de la Administración española. Si los buques de la armada vigilan las costas y los corsarios españoles proliferan, sus ataques disminuyen; en caso contrario, aumentan.

En los años 1723-1724, al mandar suspender el corso a los ibicencos y mallorquines, «por la ocasión de la peste», que eran los únicos que hacían frente y ahuyentaban a los argelinos, se incrementan sus ataques y crean una situación de inseguridad tal que «no hay pescador ni barco seguro desde Barcelona a Málaga, ni aun los labradores y habitantes inmediatos a la marina por los muchos desembarcos que hacen, valiéndose para esto de los mismos vestidos de que despojan a los cristianos que cautivan y de las pelucas y sombreros que allí quitan a los franceses e ingleses cuando quieren salir a corso...».¹⁵

¹⁴ Sobre Argel véase las páginas que dedica M. CONROTTE, *España y los países musulmanes durante el ministerio de Floridablanca*, Madrid 1909, pp. 117-184.

¹⁵ AGS, Guerra Moderna, leg. 1530: Fray Francisco Navarro al Marqués de Castellar, Argel a 11 de abril de 1724. Sin embargo, el 23 de septiembre del mismo año el Secretario de Marina comunica al Marqués de Castellar que "no consta que antes o después del contagio se haya expedido orden alguna para la suspensión del corso de los ibicencos y mallorquines, como se ve por las copias dadas el 10 de septiembre de 1723 al Comandante e Intendente de Mallorca para que los permitiesen y alentasen y ayudasen a los naturales de Ibiza, a fin de que se esforzasen a fabricar a este intento las embarcaciones más seguras y de más porte que pudiesen, concediendo al

En la década del treinta las costas catalanas siguen estando mal protegidas; ya sea porque los barcos españoles han pasado a Italia, como sucede en 1735, o por la escasez de éstos, como también por la «falta de vigilancia y que las embarcaciones españolas llegan tarde para evitar la presa». Lo cierto es que en los informes que las autoridades catalanas envían a Madrid aparecen de forma machacona frases del tenor siguiente: «las costas catalanas están infectadas de moros», y solicitan a Patiño algunas embarcaciones para librar aquellas costas del corso berberisco e invitan a los armadores catalanes al armamento de algunas embarcaciones para rechazar a los moros que andan por aquellos parajes.¹⁶

La situación experimenta escasas variaciones en la década siguiente, a lo sumo podemos decir que se agrava. Los «jabeques moros continúan infectando las costas», dificultan el comercio y se atreven a atacar a un jabeque mallorquín que transporta tropas de Palma a Barcelona, cautivando a 147 soldados.¹⁷

La década del cincuenta señala el punto culminante del corso argelino en Cataluña. Los ataques menudean, las presas aumentan y las pérdidas económicas se incrementan. En ocasiones su atrevimiento les lleva a situarse a la entrada de los puertos para dar caza a cualquier embarcación que se arriesgue a salir, e incluso a entrar en el mismo puerto.¹⁸ Al mismo tiempo, continúan el corso con las embarcaciones apresadas y se visten con las ropas de los que cautivan con lo que fácilmente engañan a los tripulantes de los barcos que encuentran.

Esta situación provocó un clamor popular en las gentes del Principado en demanda de soluciones que los distintos organismos y autoridades se encargaron de transmitir al Secretario de Marina. Los comerciantes de Barcelona piden al Capitán General que «por todos los medios se provea el corso contra los mahometanos para contener sus correrías»,¹⁹ y éste pedirá en repetidas ocasiones a Ma-

Comandante las mismas facultades que se habían dado el 25 de febrero de 1719 al Marqués de Casafuerte, su antecesor, para dar las patentes a los que armasen”.

¹⁶ AGS, Marina, leg. 701.

¹⁷ AGS, Marina, leg. 703.

¹⁸ AGS, Marina, leg. 703: El día 17 de septiembre de 1753 entran en el puerto de Salou cuatro corsarios argelinos para apresar alguna embarcación, pero fueron rechazados desde tierra por las fuerzas de guarnición y refuerzos llegados.

¹⁹ AGS, Marina, leg. 703: Barcelona a 18 de septiembre de 1751.

drid «una escuadra que barra de piratas nuestros mares», pues ni siquiera los pescadores pueden salir al mar sin riesgo de toparse con los corsarios berberiscos. La respuesta del Secretario de Marina es un tanto desalentadora: «he dado orden al Comandante de los jabeques para que haga su crucero desde el cabo de San Martín al de Creus, y se le repetirá que atienda más esa costa de Cataluña».²⁰

Las medidas tomadas son totalmente insuficientes y las presas aumentan, incrementándose con ello las pérdidas económicas y humanas, al ser muchas las embarcaciones berberiscas que hacen el corso en los mares del Principado.

La década del sesenta se inaugura con el decidido acoso de los corsarios a la costa catalana, lo que incrementa su inseguridad: en Blanes «todo el mundo está temblando, ni los pobres pescadores tienen valor para salir a su pesca, porque delante de esta villa se encuentran cuatro embarcaciones de moros, temiendo de ellos algún desembarco»;²¹ en Tarragona y Tortosa las gentes claman ante «los insultos de los moros», y en los demás puertos se oyen voces similares.

Para contrarrestar la osadía de los ataques corsarios el rey ordena a los capitanes generales e intendentes de las provincias situadas en las costas del Mediterráneo que, cuando tengan noticia de que se hallan en las aguas de su jurisdicción bastimentos de corsarios berberiscos, se hagan a la mar algunas embarcaciones bien armadas a fin de atacarles y destruirles o, al menos, alejarles de sus costas.²² Poco después, sin embargo, otra real orden, en la que se da cuenta de que los corsarios argelinos han botado dos navíos —uno de setenta cañones y 800 hombres de tripulación, y otro de sesenta cañones y 700 hombres— con destino al corso, pide a las autoridades y armadores que procedan con cautela y aumente el armamento de las embarcaciones.²³

Tal era la situación de inseguridad en las costas mediterráneas que en 1761 Tanucci escribe a Squillace:

«Sarà un opera degna della grandezza del Re (Carlos III) se libera il nostro mediterraneo dalla guerra continua degli Afri-

²⁰ AGS, Marina, leg. 704: Secretario de Marina al Marqués de la Mina, Madrid a 11 de junio de 1756.

²¹ AGS, Marina, leg. 704: De la Mina a Arriaga, Barcelona a 9 de abril de 1760.

²² AGS, Marina, leg. 705: Squillace a Arriaga, Aranjuez a 15 de mayo de 1761.

²³ AGS, Marina, leg. 705: Madrid a 27 de abril de 1764.

cani, su quale tanto profittano sul nostro francesi, danesi, olandesi e svedesi, mentre li spagnoli e gli italiani non possono far un passo sul mare senza pericolo»,²⁴

y unos años después, en 1765, afirma que la fuerza es el único freno para los norteafricanos e invita a la Administración española a utilizarla como hacen los holandeses e ingleses.²⁵

Será en esta década, no obstante, cuando la culminación de una conjunción de factores —regulación del corso de los armadores particulares, desarrollo de la marina de guerra y campañas de Barceló, Tilly y Bustamante— determine el ocaso del corso berberisco.

La Administración española alentó el corso de los armadores particulares con una serie de medidas legales que les posibilitaban mayores ganancias. Por la Ordenanza de Corso de 1718 se dispensó a los armadores de pagar a la Real Hacienda el quinto de las presas habidas,²⁶ pero no de los derechos que, como los demás ciudadanos, debían abonar allí donde vendiesen los productos apresados. Además el armador quedaba en libertad de vender los moros y turcos cautivados a quien más le pagase por ellos, excepción de los capitanes de los barcos apresados.²⁷

La real resolución de 7 de junio de 1724, además de confirmar las anteriores concesiones, les dispensa de pagar los derechos de aduana por razón de la venta y los restantes que pertenecieran a la Real Hacienda, y dispone que los moros y turcos apresados por particulares que se necesitasen para el servicio de galeras no se tomen al precio de treinta ducados de vellón, como estaba establecido, sino al que se ajustase con los armadores.²⁸ La Real orden de 28 de agosto de 1751 ratifica las anteriores concesiones, da libertad para armar contra los corsarios berberiscos a quien lo desee y ofrece una gratificación de veinte y treinta y cuatro ducados de vellón por cada

²⁴ AGS, Estado, libro 247, f. 226: Tanucci a Squillace, Napoli a 18 de agosto de 1761.

²⁵ AGS, Estado, libro 272, f. 176: Tanucci a Squillace, Napoli a 3 de diciembre de 1765.

²⁶ La ley 2, tít. 8, libro 6 de la *Novísima Recopilación de las leyes de España*, dispone que se dé a los reyes el quinto de las presas y ganancias que tengan de las cosas que tomen y ganen en la guerra, así por mar como por tierra.

²⁷ AGS, Marina, leg. 701: *Ordenanza de corso de 17 de noviembre de 1718*, artículos 3 y 35.

²⁸ AGS, Marina, leg. 701.

moro o turco apresado respectivamente.²⁹ Estas disposiciones reales muestran el avance de la legislación en beneficio de los armadores particulares, de tal manera que desde la publicación de la Ordenanza de Corso de 1718 van obteniendo condiciones más ventajosas y rentables para participar en el corso, llegando a una situación óptima con la publicación de la Real Orden de 1751, en que no sólo obtienen la libertad y descarga fiscal total, sino que también se les ofrece una gratificación por moro y turco apresado.³⁰

La marina de guerra española era prácticamente inexistente a comienzos del siglo XVIII. A partir de 1714, los programas de Orry, secundados años más tarde por Alberoni y Patiño, tuvieron resultados prácticos y se formó una marina que permitió realizar las campañas de Italia y Africa. La política naval que llevó a cabo el marqués de la Ensenada durante el reinado de Fernando VI se tradujo, a partir de 1751, en el aumento del número de barcos y del número de cañones en navío de línea. Desde 1753 hasta 1759 el aumento fue espectacular. A partir de este año, se inicia un período en que el número de navíos y el de cañones disminuyen, para volver a aumentar de nuevo a partir de 1764, manteniéndose una evolución ascendente casi hasta finales del siglo.³¹

Por último, hay que destacar la actuación de la marina española, cuyo punto culminante se puede situar entre los años 1755 y 1765, cuando Barceló, Tilly y Bustamante «escarmentaron a los corsarios berberiscos» con las numerosas presas que les hicieron —el número de los cautivos ascendió a más de tres mil, a los que hay que sumar unos quinientos que perdieron la vida en los combates.—³² Esto provocó en Argel una situación de temor y un deseo de tregua con España,

²⁹ AGS, Marina, leg. 703.

³⁰ El corso admitido en casos concretos desde Carlos I, fue autorizado de forma regular en el siglo XVII y, a comienzos del siglo XVIII, proporcionaba casi él solo la única fuerza naval. Fue reglamentado en 1718 por unas ordenanzas y por una instrucción en 1740.

³¹ Para llevar a cabo el programa de desarrollo de la marina de guerra se realizaron obras en los arsenales de la Carraca (Cádiz), fundados por Patiño, Guarnizo y La Habana, y se fundaron los del Ferrol y Cartagena. Sobre el trabajo de los "esclavos del Rey" en los arsenales de la Carraca y Ferrol, véase el artículo de M. BARRIO GOZALO, *La esclavitud en el Mediterráneo Occidental en el siglo XVIII. Los 'Esclavos del Rey'*, en *España*, en "Crítica Storica", 17 (Roma, 1980), 235-239.

³² *Ibid*, pp. 207-208; F. FERRARI BILLOCH, *Barceló. Su lucha con los ingleses y piratas berberiscos*, Madrid 1941.

«al ver, por una parte, el embarazo que ésta ocasiona a su corso y, por otra, los intereses más crecidos que lograrían declarando la guerra a las potencias del Norte, pero los ministros del gobierno no parece quieran acceder a estos proyectos aunque lo juzguen ventajoso, por la política fundada en la soberbia de no ser los primeros en solicitarlo. Lo cierto es que se miran con cierta consternación, tanto por la vigilancia de nuestros corsarios como por la venida a estos mares de la escuadra de Moscovia para abril próximo».³³

A partir de 1767, fecha de la paz con Marruecos, y del canje general que se efectuó con Argel en 1768, disminuye considerablemente la intensidad del corso berberisco, hasta que prácticamente desaparece con la firma del tratado de paz con los argelinos en 1786.³⁴

2.2. Pérdidas económicas.

Las pérdidas económicas que el corso berberisco acarreó al Principado de Cataluña fueron de gran cuantía, no solo por las pérdidas reales habidas sino también por el entorpecimiento del tráfico comercial.

La documentación consultada no ofrece datos suficientes para elaborar una estadística completa de las embarcaciones catalanas apresadas por los corsarios, ya que sólo contamos con informes completos para algunos años o determinados periodos. No obstante, con los datos que aportan las fuentes consultadas se puede afirmar que desde 1720 hasta 1780 su número se puede situar anualmente en torno a diez embarcaciones de distinto tonelaje, alcanzando su punto culminante en los últimos años de la década del cincuenta y primeros de la del sesenta en que superan los treinta.³⁵

En efecto, de acuerdo con el informe que los «Prohombres del Gremio de Mareantes de la ciudad de Barcelona» envían al rey en marzo de 1761, ³⁶ las embarcaciones de las ciudades y villas catalanas,

³³ AGS, Marina, leg. 706: Fray Manuel de Rozalen al Secretario de Marina, Argel a 4 de diciembre de 1769.

³⁴ Además de los trabajos citados en las notas 13 y 14, interesa consultar el de F. LEPONE, *Un capitolo inedito di storia mediterranea. Spagna e il Impero Ottomano nel secolo XVIII*, Firenze 1943.

³⁵ AGS, Marina, légs. 701 a 709.

³⁶ AGS, Marina, leg. 705.

que se especifican en el cuadro 2. apresadas por los corsarios argelinos desde noviembre de 1759 hasta febrero de 1761 se elevan a 96, con un peso muerto de 119.200 quintales y una valoración de 708.000 pesos, además de las 417 personas que fueron cautivadas y las 13 que murieron en los combates con los moros.³⁷

CUADRO 2. *Embarcaciones apresadas por los argelinos en algunas ciudades y villas de Cataluña des de noviembre de 1759 hasta febrero de 1761.*

Localidad	N.º	Porte (Quintales)	Valoración (pesos)	Cautivos (n.º)	Muertos (n.º)
Arenys	4	9.400	61.600	—	—
Barcelona	6	15.000	56.808	215	13
Blanes	8	9.500	31.700	15	—
Canet	3	8.800	29.100	16	—
Lloret	18	12.500	69.900	49	—
Mataró	14	32.600	231.400	45	—
Palamós	11	4.350	29.700	21	—
Tortosa	12	14.200	102.600	14	—
Tossa	9	4.450	27.700	15	—
Villanueva	11	8.400	66.600	27	—
Total	96	119.200	708.000	417	—

A partir de 1764 las presas disminuyen sensiblemente. Desde 1769 hasta 1777 los bastimentos apresados «sólo son de leña, carbón y otras cosas que nada sufragan los gastos del corso».³⁸ En 1778, sin embargo, los corsarios argelinos tienen gran éxito, pues únicamente en el mes de noviembre capturaron once embarcaciones catalanas cargadas de distintos productos y 51.000 pesos fuertes, «siete en las

³⁷ En esta relación, “por no haber podido tener prompta con igual individuación la noticia de las embarcaciones apresadas y gente cautiva de la ciudad de Tarragona y de las villas de Sitges, Cambrils, La Selva, Liansá, La Escala y Cadaqués, que son todas las restantes de las costas marítimas de Cathaluña, no se han podido continuar por el presente, ni los muchos otros barcos menores y laudes de pescar, que de todos los lugares han tenido igual deplorable desgracia en total destrucción y pérdida de muchas familias”.

³⁸ AGS, Marina, leg. 707.

costas del reino de Valencia y cuatro en otros mares».³⁹ A partir de esta fecha, la documentación consultada apenas da noticia de presas. La última de que tenemos noticia corresponde al 11 de abril de 1783, en que el Conde de Gerana comunica a don Miguel Nuzquiz que «el día cinco un jabeque argelino ha apresado en las costas de Adra (Almería) al jabeque catalán San Rafael. Su patrón Josef Caches se salvó en la lancha con toda su tripulación».⁴⁰

En el aspecto comercial no solo dificultaban el tráfico marítimo entre las ciudades costeras sino también suponían un grave problema para los catalanes, mallorquines e ibicencos, pues, al tener que llevar gente armada para defenderse de los corsarios, no podían competir con los menorquines en el precio de los fletes, ya que éstos, al navegar bajo pabellón británico, no tenían que temer a los argelinos «por ser amigos de ellos». Como consecuencia de esta situación, los armadores catalanes para poder competir con los menorquines se veían precisados a navegar con poca gente, exponiéndose así a ser apresados por los corsarios berberiscos.⁴¹

Además, la situación de inseguridad reinante en el mar Mediterráneo aconsejó que el transporte de ciertas mercancías españolas o con destino a España, al menos en algunas circunstancias, fuera encomendado a embarcaciones de bandera franca, lo que supuso un grave perjuicio económico para los armadores del Principado. Entre los muchos ejemplos que se podrían citar, me limitaré a mencionar dos: el 15 de noviembre de 1753 el Capitán General de Cataluña escribe al Marqués de la Ensenada:

«Se ha comprado el cañamo para los arsenales de Cádiz, pero es peligroso enviarlo en embarcaciones españolas, como desea el rey, por temor a los corsarios que infectan las costas. Sería mejor enviarlo en una embarcación de bandera franca».⁴²

Años después, durante la carestía de granos que sufrió España a consecuencia de la pertinaz sequía que asoló los campos españoles desde 1760 hasta 1766, Squillace mandó comprar trigo en Sicilia y para su transporte a los puertos españoles se valió fundamental-

³⁹ AGS, Marina, leg. 707.

⁴⁰ AGS, Marina, leg. 708.

⁴¹ AGS, Marina, lefi. 701.

⁴² AGS, Marina, leg. 703.

mente de embarcaciones danesas y de otras banderas «amigas» de los argelinos.⁴³

Todo esto, más las embarcaciones y mercancías apresadas, echadas a pique o semidestruidas, causó la ruina de muchos comerciantes y armadores, y produjo una situación de inseguridad tal que en algunos momentos dificultó seriamente el movimiento comercial en el ámbito mediterráneo.⁴⁴

2.3. Pérdidas humanas.

Las pérdidas humanas fueron cuantiosas. Muchos tripulantes de embarcaciones, pasajeros que iban de una ciudad a otra, pescadores que faenaban, soldados que se dirigían a sus destinos y gentes que habitaban en las cercanías de la costa fueron apresados por los corsarios berberiscos, pasando a engrosar el grupo de los cautivos cristianos en Berbería.

Ateniéndose a la documentación consultada y teniendo presente la existencia de ciertas lagunas se pueden apuntar las siguientes cifras: desde 1730 hasta 1789 el número de los apresados en embarcaciones catalanas y en las tierras cercanas a sus costas ascendió a 1.091, según se especifica a continuación:⁴⁵

Año	Número
1730-1739	136
1740-1749	255
1750-1759	277
1760-1769	356
1770-1779	61
1780-1789	6
Total	1.091

La importancia de esta cifra adquiere su justa valoración si te-

⁴³ Abundantes datos sobre este problema se pueden ver en las cartas que Tanucci escribe a Squillace; AGS, Estado, libros 245 a 272.

⁴⁴ AGS, Marina, leg. 705: Informe del Gremio de mareantes de Barcelona al Rey, marzo de 1761, donde se lee lo siguiente sobre el atrevimiento de los corsarios argelinos: "tienen rendidos hasta los comerciantes de mayores caudales por tan grandes pérdidas que han experimentado los más de ellos, como varias familias de patrones y mareantes que han perdido todos sus haberes y personas".

⁴⁵ AGS, Marina, legs. 701 a 709.

nemos en cuenta que el número total de españoles cautivados por los corsarios berberiscos en esta misma época que registra la documentación consultada asciende a 3.563, lo que equivale a decir que el 30,62 por 100 de las pérdidas humanas que ocasiona el corso berberisco en este período son catalanes.⁴⁶

* * *

Después de leer estas páginas se llega a la conclusión de que el fenómeno del corso berberisco y su incidencia en la vida catalana del setecientos merece más atención y mayor estudio, tanto para conocer con más profundidad la incidencia económica que tuvo como para seguir las huellas de los catalanes apresados que pasan a engrosar el grupo de los cautivos cristianos en Berbería, donde poco a poco se irán desviando en espera de una liberación que a veces llegaba después de varios años de cautiverio.⁴⁷ Por esto, me sentiría satisfecho si hubiera logrado, juntamente con la información que se ofrece, despertar y posibilitar estudios que completen y corrijan aspectos no matizados suficientemente. Nuestro objetivo se ha centrado en poner de manifiesto la importancia de este capítulo tan apasionante como olvidado de la historia de España.

Segovia, octubre de 1983

⁴⁶ M. BARRIO GOZALO, *La Esclavitud en el Mediterráneo Occidental...*, p. 206.

⁴⁷ Entre las posibles formas de liberación la más importante es el canje, tanto el particular como el general que tiene efecto en las redenciones de cautivos, tema que cuenta con una surtida bibliografía. Entre los muchos estudios que existen sobre el rescate de cautivos cristianos me limitaré a señalar algunos: M. SERRANO, *La redención de cautivos por religiosos mercedarios durante los siglos XVII y XVIII*, en "Revista Contemporánea", 93 (1893) 273-507; M. GARCÍA NAVARRO, *Redención de cautivos en África (1723-1725)*, ed., prólogo y notas de M. Vázquez Pájaro, Madrid 1946; M. VÁZQUEZ PÁJARO, *Cuánto y por qué cesó la redención de cautivos*, en "Estudios", 3 (1946), 228-268; M. PINEDO REY, *Sobre las redenciones ordenadas en el generalato del P. Gabriel Barbastro (1723-1728) y una nota bibliográfica en "Estudios"*, 2 (1946), 537-557; M. ARRIBAS PALAU, *Rescate de cautivos catalanes por Jorge Juan*, en "Boletín de la Real Academia de las Buenas Letras", 24 (1951-1952), 94-102; Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 2727: Documentos de la Orden de la Merced referentes a la redención de cautivos en diferentes ciudades de Berbería durante los años 1633 a 1785.