

NOTICIAS DE CORSARIOS EN ALGECIRAS Y ESTAS COSTAS (1740-1744).

Mario Luis Ocaña Torres

*El mare nostrum cae sobre su rostro
como una daga antigua.
Gentes sin ley ni patria,
alarifes del sable,
corsarios de la Europa,
con la niebla tatuada en la frente,
cantan
y un viento de cañones, relámpagos azules,
ascienden por los muros, toman las callejuelas,
y el siglo XVIII
planta sus gallardetes en la impávida cumbre
de Calpe.*

Domingo Failde

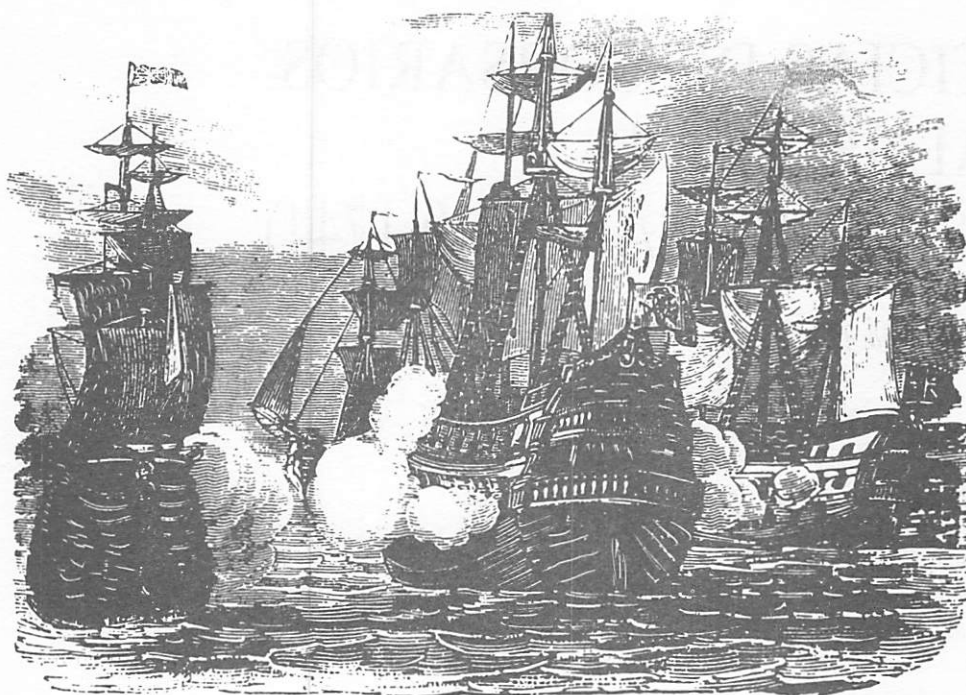
NOTA PRELIMINAR:

La documentación que se encuentra depositada en el Archivo Notarial de Protocolos en Algeciras posee información acerca de las ciudades de Tarifa (desde mediados del siglo XVI), de Ceuta (desde finales del mismo siglo) y de Algeciras (desde el primer tercio del siglo XVIII) y actualmente está siendo clasificada por un equipo de investigación del que forman parte D.^{ña} Angeles Melle Navalpotro, D. Andrés Bolufer Vicioso y D. Mario Luis Ocaña Torres, licenciados en Historia, profesores y doctorandos.

Hasta el momento presente, Diciembre de 1.988, se ha realizado una clasificación cronológica atendiendo a las fechas que figuran en los lomos de los volúmenes. Considerando que esta clasificación es insuficiente para el óptimo funcionamiento de dicho Archivo Notarial, se procede en la actualidad a una clasificación minuciosa, documento a documento del contenido de cada uno de los volúmenes y legajos.

Actualmente se han fichado los años 1.740, 1.741, 1.742, 1.743, 1.744, correspondientes a la ciudad de Algeciras, en la que por esos años están actuando como es-





cribanos D. Luis de Mora y Monsalve del que sabemos, fundamentalmente por su testamento, que era natural de Gibraltar y que debido a su pérdida reside en Algeciras. Fueron sus padres D. Marcos Martín Monsalves y D.^a María de Mora, naturales asimismo de la ciudad de Gibraltar. Cuando realiza su testamento, el 25 de Agosto de 1.740 manifiesta carecer de descendientes.

En cuanto a D. Francisco de Santamaría y Mena, el otro escribano público, sabemos que casó con D.^a Sebastiana Lozano Sánchez Cabeza y que del testamento tienen, al menos, tres hijos: D. José Ramón Joaquín, D.^a Francisca Josefa y D. Salvador Antonio, que ayuda a su padre en la escribanía y es por ello uno de los testigos más frecuentes. D. Salvador es capellán de una capellanía de misas que fundan sus padres sobre unas casas que poseen en Tarifa, en la Plaza Nueva. Además de éstas D. Francisco de Santamaría es propietario de otra casa

en la calle Torrecilla y de un solar en la Plaza Alta, ambos en Algeciras. Sus actividades económicas no se limitan a las propias de la escribanía ya que el 20 de Julio de 1.740 arrienda el cortijo de "El Merlo" y el 7 de Octubre de 1.741 lo hace con las tierras del cortijo de "Urbina", ambos en el término de Algeciras, en los que además de dedicarse al cultivo de cereales, cria caballos de buena casta que vende a buenos precios. Por último, aparece como intermediario con poder para vender barcos (Febrero de 1.743).

D. Luis de Mora y D. Francisco de Santamaría, que cubren la década 1.740-1.750 son considerados como autores de los libros notariales por lo que las citas que aparecen a pie de página serán del siguiente estilo:

Luis de Mora. 1.740-1.742. Libro 1. Fol...

Fco. Santamaría. 1.740-1.741. Libro 2. Fol...

Fco. Santamaría. 1.743-1.744. Libro 4. Fol...



LA EMPRESA CORSARIA.

En el mes de Marzo de 1.740 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 Álvarez, vecino del 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 como al Sur del Estrecho, desarrollaron esta forma atípica de comercio en la que tanto los riesgos y los beneficios eran muy elevados.

La Edad Moderna estuvo denominada por la presencia de la piratería berberisca, en realidad ejercida por andaluces granadinos que, expulsados en 1.492 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.

Pero las actividades piráticas no procedían exclusivamente del Norte de África. 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 *"yngleses, moros e ynfieles y los demás enemigos de esta Corona"* (3) por parte de corsarios españoles.

A pesar de lo que en un principio pudiera suponerse, debido a la imagen novelesca y romántica que nos han transmitido Stevenson, Jack London o Salgarí, 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 1.743, 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 África 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) 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 quatro mill ducados de vellón, conforme a lo reglado, o, en su defecto la equivalente obligación con hipoteca de vienes raizes saneados..."* (6).

El comercio con los presidios no debía ser un negocio jugoso cuando el 27 de Mayo de 1.743, D. Francisco Prudencio Pinilla, comerciante vecindado 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 *"N^{tra} S^{ra} 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



Historia

vellón para lo cual hipoteca dos 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 1.742 pero "*mediante hallarse con cresidas comisiones que le imposibilitan*" para capitanear el barco, el 10 de Mayo de 1.743 nombra capitán al anterior patrón Juan Bautista Gallardo; teniente a Juan Sánchez; escribano a Diego Pascual; contra maestre 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 Nort?, Celestino Dorado, Diego Píllero, 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 1.743 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 la tripulación. El paso inmediato consiste en estipular ante notario las condiciones de la empresa que, junto a datos extraídos de otras contrata, 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 enemigas 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 bonacibles 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 navío) a de corsear en las que tenga por combeniente sin dejar de salir a la mar los días que se puedan manteniendo a bordo a la gente para estar listos y prompts a fin de que no se malogre el haser presas por descuido*" (14).

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 algu-*

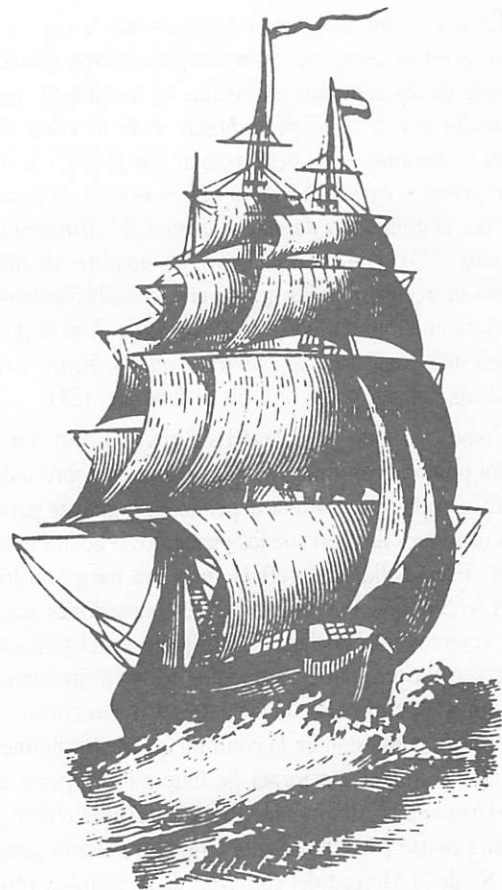


nas presas (y) se a de sacar el Armamento de la primera (presa) y pagados los gastos judiciales se a de hacer la distribución" (15). La forma en que se llevara a cabo el reparto de las presas es un aspecto de la contrata del corso que tanto a armadores como a tripulación conviene dejar bien clarificado. Aunque las retribuciones no son uniformes veamos como se lleva a cabo en la embarcación "N^{tra} S^{ra} 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 repartirán entre aquellos miembros de la tripulación que se hayan 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 costear sin tener obligación de cobrar; ni los marineros ni los oficiales an de poder pedir cosa alguna" (18).

En cambio cuando se toman barcos enemigos tanto los armadores como los tripulantes nombraban a un representante de cada parte que se encargan de que "se lleve cuenta y rason, bien entendido que no se a de poder bender sin el consentimiento de los 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, ebillas, cajas y otras cosas semejantes, que estas no bienen bajo la polisia, 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 transgredir la 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 desertión, son los propios tripulantes los que en la contrata manifiestan que en caso de desertar "queremos que 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 de lo que debengasemos de las presas" (22).



Historia

En la vida cotidiana de las tripulaciones la violencia era un factor de riesgo permanente que también aparece reflejada en las contrataciones 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 ubiese 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 un largo periodo de recuperación. Y si se produjesen muertos éstos *“se entierren con sus bienes y en caso de que no los tenga se haga de limosna”* (24).

Como casi todo hombre del siglo 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 nombres con que bautizan a sus embarcaciones que, como veremos más adelante, se inspiran en el santoral católico; y por otra parte porque 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 Almoraima, otra a San Antonio de Padua; una cuarta parte a la Santa Cruz, otra cuarta parte a N^{tra} S^{ra} de la Merced del convento de Algeciras y otro cuarto para decir misas a las Ánimas Benditas (25).

ACCIONES CORSARIAS EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: 1.740-1.744

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 Ar-

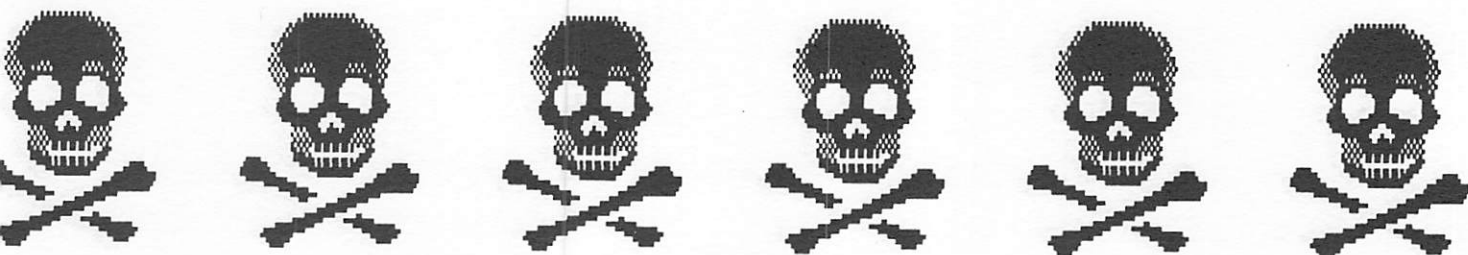
chivo Notarial, que actúan en el Estrecho teniendo como base Algeciras bien por estar avecindados en ella los armadores y tripulantes o por ser lugar en el que recalcan corsos procedentes de otros puertos.

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 1.740, 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 ayudó a tomar (27).

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 “N^{tra} S^{ra} de la Soledad, San José y las Ánimas” del que el trece de Octubre de 1.741 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 1.742 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 Sebatían de Murga, marinero bilbaino y el otro José Eizaguirre, vecino de San Sebastián, que participaron en la toma de un navío frente a las playas de Bolonia en 1.740 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 cartagenos y mallorquines (31).

Del "Santo Cristo" es capitán Guillermo Mayol, que actúa 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 al alimón capturan el 17 de Agosto de 1.741 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 Emmanuel 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 ocultado joyas de plata, ropas 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 1.741 se lleva a cabo la descarga 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 Guillén, vecino de Algeciras, para que lo defienda de las acusaciones de la tripulación y oficiales de los jabeques (34).

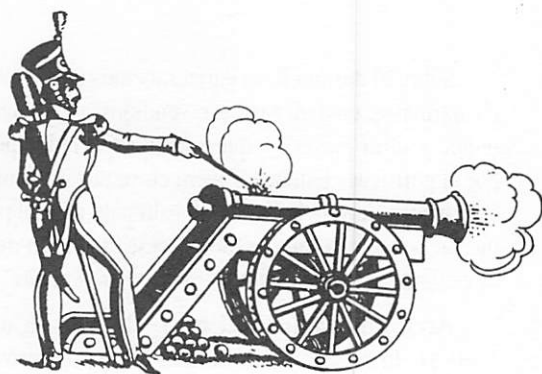
Sobre el destino de la carga sabemos que los barriles de harina se envían para ser vendidos a "Cádiz, Ayamonte y otras partes" y que son transportados por mar por el portugués Esteban Tavera en su tartana (embarcación menor de vela latina de un solo palo central perpendicular a la quilla muy usado en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

Acerca del destino del barco el 21 de Octubre de 1.741 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 portugués 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 1.741, José de Eizaguirre, del que anteriormente se hizo mención, da un poder a Bernardo Bocio, vecino de Algeciras, para que se encargue 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 Calzada de Algeciras) aparece capitaneando el N^{tra} S^{ta} del Rosario y las Ánimas 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 1.742, 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 capi-



Historia



tanés se encontraba D. Sebastián de Caravalla. El barco fue comprado en subasta por D. José Brinoly, vecino de Cartagena y por D. Cayetano Cruzat, vecino de Cádiz el 3 de Septiembre de 1.741, los cuales mandan conducir el navío 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 1.743, José Brinoly que invirtió 1.225 pesos de a ocho reales de plata antigua, entrega el barco al comerciante gaditano D. Juan Canal para que lo venda (41).

El "Reina Ana" capitaneado por Fernando Álvarez de Acosta y apoyado por el "Santo Cristo de la Eulalia y los cuatro Santos de Cartagena" aborda y captura el 6 de Septiembre de 1.740 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 manifiesta su procedencia de San Juan de Terranova desde donde traslada una carga de bacalao hasta Gibraltar para el consignatario Wholleyght residente en Gibraltar, por cuenta del mercader londinense Juan Mestres.

D. Francisco de Varas Valdés del Consejo de Indias, Presidente de la Real Audiencia y Casa de Contratación, lo confirma como buena presa y autoriza la venta del navío así como que el producto resultante se reparta según

contrata. El barco se vendió en Algeciras el 28 de Octubre de 1.740 en 800 pesos escudos de a ocho reales de plata antigua, siendo su comprador D. Antonio Mercant, portugués, por mediación de su consignatario el importante mercader y vecino del Algeciras D. Alejandro Rapalo. Lo último que sabemos del "Margarita" es que su nombre fue sustituido por el más católico de "N^{tra} S^{ra} del Carmen y Señor San Antonio" (42).

A las órdenes de D. Antonio Guinata el "Santa María y las Ánimas" apresó el 2 de Octubre de 1.740 a un navío francés, cuyo nombre no se especifica, pero que transportaba géneros 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 transportaba son conducidas a la casa de Juan Sarmiento de 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 1.743, José de Eguía 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 Eguía lo había comprado a los corsarios Sebastián Caravalla y Miguel Guilabert que lo habían apresado.





do en el Estrecho cuando estaba a su mando Juan Leny-gont, 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 Velaibe, judíos. Al barco, que procedía de Bristol, se le cambió el nombre por el de "Virgen de Guía".

Brinoly lo vende a Nicolás de Tisa, genovés, en 800 pesos escudos de ocho reales de plata antigua (46).

El "Virgen de Guía y Señor San Telmo" mandado por Bartolomé Cortés aborda el 26 de Abril de 1.743 al "Tritón". Conducido el barco a Algeciras su capitán, William Thomson, declara ser natural de Liverpool y manifiesta que la carga pertenece a mercaderes de dicha ciudad Thomas Pennington, Arthur Huydover y Eduard Griffith y que venía consignado a 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 1.743 lo vende a Juan Agustín Montesisto en 800 pesos de a 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).

Alonso López Bueno, vecino de Málaga y residente el Algeciras es propietario del "Aurora María" y junto a sus tripulantes toma el 29 de Mayo de 1.743 al navío llamado el "Hormiga" capitaneado por Alejandro Barbe natural de Pormout que llevaba carga de trigo y arenco-

nes a Liorna la cual era propiedad de Guillermo Rechman e iba destinada a los mercaderes Lissel y Gelly. La presa se vendió en subasta y fue adquirida por Nicolás Verdún que el 22 de Junio de 1.743 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" (48).

José Vayo y Francisco Castellanos son los armadores del "N^{tra} S^{ra} de la Regla" del que es capitán D. Sebastián de Caravalla vecino del Puerto de Santa María (49). El 25 de Abril de 1.743 captura en las costas de berbería al "Brogden" mandado por el británico Jorge Hope el cual llevaba en sus bodegones 1.150 cargas de trigo y 50 quintales de bacalo 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, vecino de Algeciras y genovés en 600 pesos de a ocho reales de plata antigua ya con el nombre de "San Antonio de Padua" (50).

La balandra inglesa "María de Corck" fue capturada por el jabeque "N^{tra} S^{ra} de la Soledad" propiedad de D. Francisco Terán y mandada por Miguel Guilabert el 29 de Junio de 1.742. Pasó a llamarse el "San Antonio y las Ánimas" y lo compran Marcelo Gallardo y Josefa González, matrimonio vecino de Algeciras que el 19 de Septiembre de 1.742 lo venden a Juan Clarión, su yerno en 150 pesos escudos de a ocho reales de plata (51).

Vecino de Algeciras es el patrón Manuel Navarro



Historia



que solicitó Patente de Corso para su barco "N^{tra} S^{ra} de la Concepción y Señor San Joaquín" de 2.000 quintales, el 21 de Mayo del 43 (52).

En el mismo mes solicita la patente Juan Martín, también vecino de Algeciras, y propietario del "N^{tra} S^{ra} de los Milagros y Señor San Antonio" de 1.500 quintales (53).

Procedente de Ibizarreca en estas costas el jabeque "Jesús, María y José" por el mes de Julio de 1.743. 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 además de corsario resulta ser Alférez de Fragata de las Reales Armadas de

su Magestad, en 500 pesos escudos de plata (54).

Vecino de Ceuta es el corsario D. Juan Linez capitán de "N^{tra} S^{ra} del Valle, San Antonio y las Ánimas" que junto al "La Luz" de Tarifa apresaron un navío cargado de trigo del que no especifican la fecha aunque fue anterior al 22 de Agosto de 1.743 (55).

El "N^{tra} S^{ra} 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), Pedro Pablo Prats y Onofre Canales (56). Este jabeque, con ayuda de otros, apresó al menos dos navíos: uno cerca de Tolmo con carga de plomo, que se llevó a Cádiz y otro, con carga de manteca que en su mayor parte se perdió en las proximidades de Estepona. La información aparece en un poder de 23 de Enero de 1.744 (57).



El 20 de Abril de 1.744, tras haberse producido un periodo en el que el corso contra los ingleses estuvo suspendido renovándose ahora, la propiedad del barco aparece repartida entre José Amat y Onofre Canales aunque Pedro P. Prats sigue participando en los beneficios y riesgos de la empresa como fiador de la misma (58).

En los últimos días del mes de Marzo de 1.744 José Chafino vecino de Ceuta pero residente en *"la nueva población de Alxeciras"* (tiene una casa en la calle de San Antonio) (59) solicita Real Patente para su jabeque *"N^{tra} S^{ra} de África"* de cuarenta toneladas, con una tripulación de cuarenta y cuatro hombres bajo el mando de D. Miguel Guilabert. La justificación de Chafino para armarse en corso es *"ber, si con el puede ebitar en el Estrecho algunas demasias de los enemigos a nuestro Rey, Que Dios Guarde, y al mismo tiempo quitarles algunas fuerzas en el dicho sitio"* (60). D. Jaime Guin de Torres actúa como fiador de 1.500 ducados hipotecando unas casas que tiene en la calle de Rocha y *"acen esquina a la calle hancha"* (61).

No debía andar sobrado de dinero el armador José Chafino pues el 24 de Abril y para costear la operación corsaria acepta la participación en la empresa del capitán Miguel Guilabert que invierte en ella 3.000 reales de vellón *"a rriesgo y a bentura"*, es decir, si el jabeque no realizaba ningún apresamiento su inversión se perdía, pero si las había su recompensa era una cuarta parte de la parte correspondiente al armador que eran dos sobre las tres que constituían el total de la presa (62).

La última referencia a actividades corsarias en el quinquenio 1.740-1.744 (ambos años incluidos) es la que nos ofrece D. Francisco Terán vecino de Cádiz y residente en Algeciras y armador del jabeque *"N^{tra} S^{ra} de la Victoria y Señor San Antonio"* que manda José Benzal que capturó el 9 de Septiembre de 1.744 a la balandra inglesa *"María"* en las proximidades de la Isla del Perejil. El barco se ha trasladado a Algeciras donde está *"estancado de quilla y costado"*. Se vendió el 5 de Noviembre a D. Gonzalo García vecino de Málaga en 300 pesos antiguos (63).

EPÍLOGO.

A modo de conclusión y hasta que el proceso de investigación no aporte nuevos datos que lo desmientan, podemos afirmar que hacia la mitad del siglo XVIII la ciudad de Algeciras se está configurando urbanística y humanamente y está habitada por una población heterogénea y de aluvión de la que forman parte grupos de origen lejano como catalanes, genoveses y gallegos junto a otro, más numeroso que procede de ciudades y lugares de Andalucía así como de las proximidades de ésta como Gibraltar, Tarifa, Casares, etc.

La actividad era constante en algunos sectores y de ello nos dan fe dos notarios que la reflejan casi a diario: construcción, compra-venta de casas, arrendamientos de dehesas, huertas o molinos. La mayor parte de la población, como característica general de la sociedad y de la economía del Antiguo Régimen, vive de actividades relacionadas con el sector primario de la producción; pero, aún está por investigar si los rendimientos económicos de este sector igualaban o superaban en esta ciudad a los que tenían su origen en el comercio.

Sirva de ejemplo para plantear la hipótesis de trabajo la cantidad de capital, expresado en reales de vellón, que se mueve en Algeciras en el quinquenio 1.740-1.744 en relación a la compra-venta de navíos y mercancías apresados por corsarios al servicio de Su Magestad el rey Felipe V y que es la que a continuación se relaciona y que sólo representa una parte, y quizás no la más importante, del sector comercial:

Nombre del barco	Precio de venta
El Diego	1.000 pesos de 8 reales plata antigua
Galera de Gibraltar	1.225 "
Margarita	800 "
Providencia	800 "
Tritón	800 "
Hormiga	600 "
Brogden	600 "
María de Corck	150 "



Historia

Jesús, María y José	500	“	
María	300	“	
Total	6.775	“	(64)

Realizando una simple multiplicación los 6.775 pesos de a ocho reales de plata antigua se convierten en 135.000 reales de vellón que sumados al precio de venta de un navío francés que fue de 3.250 pesos de a quince reales de vellón (48.750 reales de vellón) nos dan una cifra global de 183.750 reales de vellón (65).

Para hacernos una idea de la importancia de esta cifra compárese con los precios de los siguientes productos:

1 fanega de trigo en 1.741: 33 reales de vellón (66)
1 día de trabajo de un marinero que trabaja en la lancha del servicio de la Isla Verde: 5 r. v. (67)
2 pares de enaguas blancas: 30 r. v.
1 abanico: 7 r. v.
1 par de zapatos: 15 r. v.
1 arca: 60 r. v.
1 cama de tablas: 30 r. v.
1 mesa y dos sillas: 8 r. v. (68)
1 cabra: 33 r. v.
1 vestido de tafetán: 17,5 r. v.
1 almirez con su mano: 22 r. v. (69)

NOTAS

- (1) Santamaría. 1740-1.741. Lib. 2. 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 Intnal “El Estrecho de Gibraltar”. Tomo I. Pag. 770.
- (3) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 94
- (4) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 102
- (5) Idem. Fol. 92
- (6) Idem. Fol. 92
- (7) Idem. Fol. 94
- (8) Santamaría. 1743-1.744. Lib. 4. Fol. 98
- (9) Idem. Fol. 100
- (10) Idem. Fol. 86
- (11) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 87
- (12) Idem. Fol. 236
- (13) Idem. Fol. 120
- (14) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 237
- (15) Idem. Fol. 120
- (16) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 120 y sgts.
- (17) Idem.
- (18) Idem. Fols. 238 y 239
- (19) Idem.
- (20) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 239
- (21) Idem. Fol. 335
- (22) Idem. Fol. 86 y sgts.

- (23) Idem. Fol. 238
- (24) Idem.
- (25) Fco. Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 122
- (26) AMICH, Julian: Diccionario marítimo. Barcelona, Juventud-1.956. Pag. 249.
- (27) Santamaría. 1.740-1.744. Lib. 2. Fol. 192
- (28) Idem. Fols. 176, 157 y 159
- (29) Luis de Mora. 1.740-1.742. Lib. 1. Fol. 397
- (30) Luis de Mora. 1.740-1.742. Lib. 1. Fol. 139
- (31) Santamaría. 1.740-1.744. Lib. 2. Fol. 312
- (32) Idem.
- (33) Santamaría. 1.740-1.744. Lib. 2. Fol. 312.
- (34) Idem. Fol. 315
- (35) Idem. Fol. 331
- (36) Santamaría. 1.740-1.744. Lib. 2. Fol. 368.
- (37) Idem. Fol. 378
- (38) Idem. Fol. 289
- (39) Luis de Mora. 1.740-1.742. Lib. 1. Fol. 288
- (40) Santamaría. 1.740-1.744. Lib. 2. Fol. 317
- (41) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 128
- (42) Santamaría. 1.740-1.741. Lib. 2. Fols. 172 y sgts.
- (43) Idem. Fol. 165.
- (44) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 53
- (45) Idem. Fol. 127
- (46) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 139
- (47) Idem. Fol. 102
- (48) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 112
- (49) Idem. Fol. 52.
- (50) Idem. Fol. 106
- (51) Luis de Mora. 1.740-1.742. Lib. 1. Fol. 413
- (52) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 92 y 94.
- (53) Idem. Fol. 98
- (54) Idem. Fol. 133
- (55) Idem. Fol. 147
- (56) Idem. Fol. 120
- (57) Idem. Fol. 195
- (58) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 244
- (59) Idem. Fol. 233
- (60) Idem. Fol. 228

Historia

- (61) Idem. Fol. 229
- (62) Santamaría. 1.743-1.744. Lib. 4. Fol. 245
- (63) Idem. Fol. 329
- (64) El peso escudo o real de a ocho equivalía a 20 reales de vellón. Vivens Vives, Jaime: Historia Económica de España. Barcelona-Vicens Vives 1.952. Pag. 531.
- (65) 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 I" de Carlos Castán y Juan R. Cayón, 1.979, no hay acuñaciones de reales de vellón durante el reinado de Felipe V sino de de reales de plata desde el medio real a los ocho reales. La complejidad monetaria de la época llega a que el cuarto de real cuyo valor debía ser de 8,5 maravedis sólo se acuña en piezas de 8 maravedis mientras que el medio real si acoge los 17 maravedis. (Debo esta información a mi buen amigo y compañerò D. Luis Alberto del Castillo).
- (66) Luis de Mora. 1.740-1.742. Lib. 1. Fol. 96
- (67) Santamaría. 1.740-1.741. Lib. 2. Fol. 218
- (68) Santamaría. 1.740-1.741. Lib. 2. Fol. 129
- (69) Luis de Mora. 1.740-1.742. Lib. 1. Fols. 78 y 376.

