

El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias

Eloy Martín Corrales

El corso musulmán, que tantas dificultades opuso a la navegación hispana, también tuvo efectos negativos para la Carrera de Indias. A la actividad ejercida por el corso marroquí a partir de los puertos de la fachada atlántica del Norte de África, se unió la de los corsarios argelinos que cruzaban el Estrecho, que interceptaron no pocos de los navíos que iban o venían de los puertos americanos. No hay duda de que los valiosos cargamentos que conducían las embarcaciones participantes en dicho tráfico incentivaron la actividad del corso norteafricano, cuya época de apogeo hay que situarla en la primera mitad del siglo XVII, durante la cual llegaron incluso a provocar la intervención de las marinas europeas, preocupadas por este obstáculo en las rutas oceánicas¹. Una descripción florentina de 1783 declaraba lo siguiente sobre la acción de los corsarios norteafricanos: «I luonghi intorno ai quali stendono la loro piraterie sono nell'Oceano poi Cadice, Lagos, Capo S. Vincenzo, Capo le Roque, Capo Finisterre, le Isole Canarie, Madera e Azore»². Sin embargo, no existen estudios

¹ Fontenay, M., Tenenti, A., «Course et Piraterie Méditerranéennes de la fin du Moyen Age au Debut du XIXème siècle», en *Course et Piraterie*, Paris, 1975, I, pp. 78-136. Fontenay, M., «Les phénomènes corsaires dans la périphérisation de la Méditerranée au XVII siècle», en *Areas* (Revista de Ciencias Sociales), Murcia (1986), pp. 116-121. Para los efectos de la actividad corsaria norteafricana en el Atlántico, Bono, S., *I corsari barbareschi*. Torino, 1964, pp. 177-178. También es de utilidad Lane-Poole, S., *The Barbary corsairs*. New York, 1901, esp. cap. XVII. Para el corsarismo norteafricano en general, Mulnau, J., *Les États barbaresques*. Paris, 1973, esp. p. 86. Para el caso marroquí, Brignon, J., Amine, A., Boutaleb, B., Martinet, G., Rosenberger, B. y Terrasse, M., *Histoire du Maroc*, Casablanca-Paris, esp. pp. 228-234, 254.

² Bono, S., *I corsari...* pp. 177-178.

específicos al respecto, ya que, en comparación con la actividad corsaria y pirática que los europeos ejercieron sobre la Carrera de Indias, tuvo una importancia menor³.

Aunque en el siglo XVIII el corso musulmán estuvo menos presente en el Atlántico que en centurias anteriores, sus efectos negativos en el comercio americano se dejaron sentir, pues la incorporación del litoral mediterráneo español a la Carrera de Indias, primero vía Cádiz y posteriormente en derecho, le permitía aumentar sus posibilidades de capturar naves participantes en el comercio colonial. Buena prueba de la peligrosidad del corso norteafricano fue la aparición en 1720 en el Río de la Plata de un corsario argelino de 44 cañones⁴. Sin duda, esto explica que para la Monarquía, especialmente después de la paz de Aquisgrán, que marca el inicio de una política tendente a asegurar el establecimiento de relaciones

³ Para el caso español disponemos de abundante información para los siglos XVI-XVII, en H. y P. Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris, 1955-1957. Para la segunda mitad del siglo XVI, Bauer Landauer I., *Don Francisco de Benavides Cuatralvo de las Galeras de España*. Madrid, 1921, esp. pp. 190-209, 306-313. Benassar, B. y L., *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*. Madrid, 1989, pp. 231-232 y 235. Por su parte, Carranza, F. de, *La Guerra Santa por mar de los corsarios berberiscos*. Ceuta, 1931, ofrece en sus capítulos IV y V información sobre los ataques acaecidos en la primera mitad del siglo XVII, y en las pp. 133-138, para la segunda. La presencia de corsarios norteafricanos en aguas de Canarias a la espera de embarcaciones participantes en el tráfico atlántico, en Rumeu de Armas, A., *Piraterías y ataques contra las Islas Canarias*. Madrid, 1945-50, III, pp. 220, 240-241. Para el siglo XVIII, contamos con dos recuentos de embarcaciones apresadas por corsarios tanto europeos como norteafricanos. En el primero, Pérez-Mallaina Bueno, P. E., *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, Sevilla, 1982, pp. 38-40, de un total de 99 barcos apresados, solamente 2 lo fueron por corsarios norteafricanos. Por su parte García-Baquero, A., *Cádiz y el Atlántico (1717-1778) El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla, 1976, I, pp. 377-379, donde se ofrece una relación del total de barcos apresados en el citado período: de un total de 41 navíos capturados, solamente en una ocasión lo fue por corsarios norteafricanos, en este caso argelinos. Este autor, a la vista de tales cifras, concluye señalando la nula importancia del corso berberisco en comparación con el corsarismo practicado por los europeos en la Carrera de Indias. La anterior afirmación, correcta en líneas generales, quizás infravalore en demasía el corso musulmán. Un ejemplo lo constituye el caso del navío *N^o S^a del Rosario*, el cual según la Serie Contratación del Archivo General de Indias, legajo 2902-8, f. 74, fue apresado por los ingleses, el 20-3-1760, entre los cabos San Vicente y Santa María, y llevado posteriormente a Argel. Sin embargo, en el legajo 2902-A, de la misma serie, indíac que el citado navío, propiedad de Francisco Montes, y cuyo capitán y maestre era Lorenzo Yanones, que salió para La Habana en 1760, fue capturado por los «moros» y conducido a Argel.

⁴ Fernández Duro, C., *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Madrid, reedición del Museo Naval, 1973, p. 185.

pacíficas en el Mediterráneo, la búsqueda de la paz con los países musulmanes del Norte de África, que garantizaba una navegación segura, se convirtiera en un objetivo imprescindible para relanzar el comercio con las colonias⁵.

La participación catalana en el comercio colonial se inscribe perfectamente en la situación descrita. Desde finales del siglo XVII asistimos a su introducción paulatina en el mercado americano, larga etapa en la que el comercio catalán dependió totalmente de Cádiz, siendo por tanto en la ruta hacia la bahía gaditana donde se situaban los ataques norteafricanos⁶. El Tratado de Paz y Comercio firmado con Marruecos en 1767, aunque supuso el fin del hostigamiento por parte marroquí, no resolvió totalmente el problema, ya que continuaba la amenaza de los corsarios argelinos⁷. Por último, y a partir de 1786,

⁵ Domínguez Ortiz, A., *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona, 1981, pp. 201, 301-302. Cepeda Adán, J., «España en la política internacional del siglo XVIII», en *Historia 16* (diciembre, 1978), extra VIII, pp. 49-60, esp. p. 58. Fernández Duro, C., *Armada...*, cap. VI y VII. Conrotte, M., *España y los países musulmanes durante el Ministerio de Floridablanca*. Madrid 1909.

⁶ Martínez Shaw, C., *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*. Barcelona, 1981, pp. 34-36. Delgado Ribas, J. M., «Cádiz y Málaga en el comercio catalán posterior a 1778», en *Actas I Congreso de Historia de Andalucía*, vol. III, Y. I, pp. 127-139, esp. p. 130. Para la acción del corsarismo norteafricano sobre la flota y costas catalanas: Raurich Ferriol, S., «La piratería berberisca en la costa NE de Cataluña», en *Africa*, Madrid (1945), n. 44-45, s. p. Del mismo autor, «La piratería berberisca en las costas de Cataluña», en *Revista General de Marina* (1943), CXXIV, pp. 317-325. Papell Gardi, A., *Pirates i corsaris a l'Empordà*. Girona 1962. Arribas Palau, M., «Rescate de cautivos catalanes por Jorge Juan», en *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, XXIV (1951-1952), pp. 233-238. AA. VV., *Les Torres de Moros*. Canet, 1982. Campo i Jordà, F. del y López i Fontrodona, S., «Contribució al coneixement dels sistemes defensius principalment contra la pirateria i la seva incidència en el repoblament de la costa de l'Alt Maresme (Antigament Vescomtat de Cabrera dins del comtat de Girona)», en *Primer Congrès d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, 1984, II, pp. 25-40. Asensio Bernalte, J. A., y Fàbregas Roig, J., «Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III (1759-1788)», en *Primer...*, pp. 721-729. Barrio Gozalo, M., «El corso norteafricano y su incidencia en el Principado de Cataluña durante el siglo XVIII», en *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins* (1984), XXVII, pp. 313-317. Martín Corrales, E., «Dos obstáculos en las relaciones comerciales entre Cataluña y los países musulmanes en el siglo XVIII: el corso y la peste», *Primer... I*, pp. 611-617. También «Impulso de la actividad marítima catalana y corsarismo norteafricano (1680-1714)», en *XIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó*. Mallorca, 1990, III, pp. 185-194. Asimismo, «La huella del corso norteafricano en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII», en *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals*. Mallorca, 1990, 217-230.

⁷ Conrotte, M., *España...* Rodríguez Casado, V., *Política marroquí de Carlos III*. Madrid 1946. Epalza, M. de, «Intérêts espagnols et intérêts de la Turquie et ses

año en que se firmó el Tratado de Paz entre España y la regencia de Argel, el peligro del corso musulmán desapareció. No faltaron rebrotes esporádicos, suscitados en la mayoría de las ocasiones por los comerciantes españoles que negociaban en los puertos maghrebíes, o por el confuso período de enfrentamientos bélicos de finales del siglo XVIII⁸.

Lo que está fuera de duda es que el cambio operado en las relaciones con los países ribereños del Norte de África se demostró sumamente beneficioso. En primer lugar, la fachada atlántica marroquí se convirtió en un refugio seguro para no pocas embarcaciones españolas participantes en la Carrera de Indias, cuando, hostilizadas por corsarios enemigos, especialmente ingleses, pudieron salvarse de su acoso gracias a la acogida dispensada en los puertos marroquíes. En segundo lugar, las naves de pabellón musulmán participaron en la tarea de asegurar la continuidad de los intercambios coloniales, ya fuera mediante la navegación de cabotaje entre Cádiz, e incluso Lisboa, y el resto de puertos españoles (labor desempeñada por marroquíes, argelinos, tunecinos y otomanos), ya fuera por medio de expediciones directas a los puertos americanos (llevadas a cabo por embarcaciones otomanas). Por último, se produjo la compra de barcos de los pabellones citados para cubrir las bajas sufridas por la flota mercante española, castigada por los diversos conflictos bélicos de finales de la centuria.

1. Obstáculos a la vinculación de Cataluña con la Carrera de Indias

Es sabido que la recuperación económica catalana de finales del siglo XVII comportó un aumento de su actividad hacia los puertos atlánticos vinculados al comercio americano, en especial Cádiz y Lisboa. En las citadas travesías, las naves catalanas debían hacer frente al corsarismo norteafricano⁹. Feliu de la Penya, que había propuesto la creación de una Compañía de Comercio que contaba

alliés maghrébins dans la diplomatie hispano-musulmane du XVIIIème siècle», en *Studia Islamica* (Paris, 1983), pp. 147-161.

⁸ Para el caso argelino, Vilar, J. B., «Relaciones comerciales hispano-argelinas en el período 1791-1814», en *Hispania* (1976), XXXVI, n. 127, pp. 435-442. García Figueras, T., «El corso de Marruecos y el intento de su inutilización por España a fines del siglo XVIII», en *Tamuda* (1956), año IV, pp. 37-51. Para el caso de Túnez, *Diario de Barcelona*, días 4 y 5 de junio y 24 de julio de 1802, alertando sobre un posible rompimiento con la Regencia y la reanudación del corso. Para el conjunto del Maghreb, Epalza, M. de, «Las relaciones hispano-magrebíes en 1812, según un informe contemporáneo», en *Almenara* (1976), vol. 9, pp. 73-81.

⁹ Martín Corrales, E., «Impulso...».

entre sus objetivos el establecimiento de relaciones comerciales directas Cataluña-Indias, juzgaba que era imprescindible, para asegurar su éxito, el limpiar «el mar de corsarios»¹⁰. No nos faltan noticias de catalanes apresados en las cercanías de Cádiz en el período 1680-1714¹¹. Hasta tal punto el peligro fue real que el comerciante Pau Dalmases escribía en 1687 a su corresponsal en Lisboa, indicándole que le enviase una partida de azúcar en un navío francés «y en caso no pueda ser barca francesa ho navio ingles, que convendra mucho por tener estos pas con los moros»¹². No parece que le faltara razón a Dalmases ya que en 1696 se dirigía nuevamente a su corresponsal lisboeta notificándole lo siguiente: «Con no poco sentimiento mio participo a v.m. la fatalidad sucedida al amigo patrón Salvador Boter, y es que delante ó serca Castellón de la Plana, mas aca de Valensia seis ó siete leguas, encontro con un navichuelo frances ó de moros y al cabo de dos oras de combate le puso fuego a la polvora y se bolo, aviendo muertos tres ho cuatro marineros y algunos de mal feridos, fatal desgracia a las puertas de casa, enefeto a sido voluntad de Dios y es menester conformarse con ella»¹³.

El temor al corso musulmán también se reflejó a la hora de concertar las pólizas de seguros en las expediciones marítimas. En 1693, el adroguer Jaume Abadall firmó un contrato de *seguretat* sobre unas mercancías cargadas en Salou, pero la póliza únicamente cubría el trayecto de Alicante a Cádiz, el tramo de la navegación más expuesto a los ataques corsarios. Esta práctica fue habitual en este período¹⁴. No es casual que Feliu de la Penya, que animó a los catalanes a luchar contra el corso, destacara la defensa que de su barca hizo Vicenç Oliver, patrón de Tossa, ante el ataque de una saetía musulmana. Por esta acción se le entregó al citado patrón «la mejor

¹⁰ Feliu de la Penya, N., *El Fénix de Catalunya. Compendio de las antiguas grandezas y remedios para renovarlas*. Barcelona, 1683.

¹¹ García Navarro, M., *Redenciones de cautivos en África (1723-1725)*. Madrid, 1946, p. 504, figura un marinero de Palafrugell apresado en 1712 en el Cabo de San Sebastián. Por su parte, en el *Libro de la Redención de cautivos que ha echo la Religión de N^{ra} S^{ra} de la Merced en la Ciudad de Argel en este año de 1702*, AGI, Contratación, 5873, entre los redimidos figura Jaume Subirana, de Berga, apresado en el Estrecho de Gibraltar en 1701.

¹² Archivo Municipal de Historia de Barcelona, Fondo de Comercio, B-81. Copiador de cartas de Pau Dalmases i Ros, correspondiente al año 1687. Carta de enero a los corresponsales lisboetas Bartolomé y Antonio Mansoni. Otra posterior, de 22 de marzo, comunicándoles lo mismo.

¹³ AHMB, FC, 8-82, copiador de Pau Dalmases correspondiente a los años 1696-1697. Carta de 8-9-1696 al corresponsal de Lisboa, Juan Francisco Poltri. La barca del patrón Boter llevaba mercancías de Poltri y de otros corresponsales portugueses de Dalmau. No existe certeza sobre la naturaleza de los asaltantes.

¹⁴ Martínez Shaw, C., *Cataluña...* p. 39.

Barca de Cataluña, con la cual pasó a la India, y volvió después con felicidad a su Patria»¹⁵. Aunque es discutible la veracidad de la acción, su valor simbólico es diáfano: la lucha victoriosa contra el corso norteafricano es premiada con la participación en la Carrera de Indias, uno de los objetivos más intensamente perseguidos por el mundo del comercio catalán de la época¹⁶.

Superados los problemas causados por la Guerra de Sucesión, e intensificadas las relaciones marítimas con Cádiz, las capturas de embarcaciones y marineros catalanes en este tráfico fueron numerosas. Tenemos noticias de marinos de Barcelona, Mataró, Vilanova, San Pere de Ribes, etc., que figuraron entre los cautivos que volvieron a ser libres gracias a las Redenciones que tuvieron lugar en 1739 en Argel¹⁷, y 1759 en Marruecos¹⁸. En marzo de 1739, y delante de Torredembarra, un corsario berberisco atacó a «dos saetías de las nuestras que passavan a Cádiz», aunque en esta ocasión consiguieron salvarse¹⁹. Peor fortuna tuvo la barca catalana *El Angel de la Guardia*, pues en 1754 fue apresada cerca del Cabo de Gata por una saetía argelina. La barca, cargada de vino, aguardiente, garbanzos y pistolas, se dirigía posiblemente a Cádiz²⁰.

¹⁵ Feliu de la Peña, N., *Anales de Cataluña y epílogo breve de los progresos, y famosos hechos de la nación Catalana desde la primera población de Cataluña hasta el presente año de 1709*. Barcelona, 1709, III, p. 493. La cita fue recogida por Rahola y Tremols, F., *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*. Barcelona, 1931, p. 48.

¹⁶ Vilar, P., *Catalunya dins l'Espanya Moderna*. Barcelona, 1964-67, II, pp. 407-408, donde se da al suceso un sentido simbólico. Por su parte, Martínez Shaw, C., *Cataluña...* pp. 141-142, ha señalado la inexistencia de referencias documentales al respecto.

¹⁷ Bauer Landauer, I., *Relaciones de Africa (Argel)*. Madrid, 1923, pp. 256-257, donde se da cuenta de que en la Redención de 1739 fue liberado Pedro Valenso, de Mataró, apresado en 1737 cuando pasaba a Cádiz.

¹⁸ Biblioteca Nacional de Madrid, Sección África, *Memoria de los cautivos christianos, que se han redimido del poder de los infieles en el Imperio de Marruecos. Reynos de Fez, Mequinez y Sale por las provincias de Castilla, y Andalucía, del Sagrado, Real y Militar Orden de Nuestra Señora de la Merced, Redempcion de cautivos, en los días 15 y 16 de mayo de este presente año de 1759*, figuran un total de 6 catalanes apresados cerca de Sanlúcar de Barrameda: dos de Vilanova, uno de Barcelona, uno de Sant Pere de Ribes y uno de S^a M^a de Gentan (?).

¹⁹ Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 525. Carta del Conde de Glimes al Marqués de Ensenada, de 27-3-1739. No sabemos con certeza si las citadas embarcaciones intervenían o no en el tráfico colonial, pero hemos creído conveniente su inclusión aquí.

²⁰ AGS, Secretaría de marina, leg. 538, Carta de Álvaro de Cabrera, jefe de la escuadra de jabeques del Rey, que consiguió ropear la barca, de 9-9-1754.

Los comienzos de la navegación directa desde las costas catalanas hacia América también se vieron afectados por la actividad corsaria norteafricana. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias solicitó para sus expediciones la protección de un navío de la Armada, dado que, argumentaba, los corsarios berberiscos «dominan desde el Estrecho hasta Cataluña»²¹. No eran tan infundados sus temores como se demostró con motivo de la cuarta expedición americana organizada por la Compañía de Barcelona. Cuando en 1758 el pinque *San Juan y San Severo*, propiedad de la Compañía, se dirigía hacia Puerto Rico y Santo Domingo bajo el mando del capitán y maestre Francesc Berenguer cuando fue atacado por una galeota berberisca en aguas del Cabo de Palos. La defensa del pinque, tras cuatro horas de intenso fuego, hizo huir a la galeota con graves daños en su aparejo y pérdidas de tripulantes, pudiendo el *San Juan y San Severo* continuar su navegación²². Tres años más tarde, en 1761, el patrón Antoni Vilaseva, cuando retornaba con su saetía de Cádiz para Cataluña llevando un cargamento de cueros, azúcar, cacao y otros géneros «tubo un combate con un corsario barbaresco, delante del Cabo de San Antonio, del que salió con quatro hombres lastimados del fuego que se le pegó a un cartucho de pólvora durante el Combate, los que trae consigo para su curación»²³. En 1764, al patrón Francesc Clausell le sucedió un lance muy parecido cuando venía de Alicante con su saetía con cargo de cacao, azúcar y otros géneros. Al llegar a Barcelona, Clausell declaró «cómo ayer por la mañana tubo un combate con una embarcación de moros y los astillasos que se levantaban de los cañonazos que disparavan los moros le han herido levemente 4 marineros»²⁴.

No es de extrañar que cuando la barca *Nostra senyora de la Cinta i Sant Josep*, de 113 3/4 toneladas, cuyo patrón era Manel Llobet, fue fletada por el comercio de Marsella en 1762 para dirigirse a Cayena, en la Guayana Francesa, César Amiel fuera en calidad de piloto o sobrecargo representando los intereses del fletador francés; además su documentación francesa serviría para proteger la nave del ataque de los corsarios norteafricanos, tal como establecía el contrato de flete: «Lo Pilot tindrà sas expedicions de capità del comisari de classas y de la miroté (sic) com a francès per posar la dita barca y son cargament a

También carta de Mathias de Courcelle a Arriaga, Secretario de Marina e Indias, de 14-9-1754. Y una carta del Marqués de la Mina, de 28-9-1754.

²¹ Oliva Melgar, J. M., *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*. Barcelona, 1988, pp. 219-220.

²² Oliva Melgar, J. M., *Cataluña...* pp. 219-220.

²³ AHMB, Fondo de Sanidad, Serie X, Caja 6. Notificación de Carlos Segura, Guardián del Puerto, al Marqués de Cartellà, 10-10-1761.

²⁴ AHMB, FS, X, Caja 7. Notificación de Carlos Segura, 17-12-1764.

«cubert de moros»²⁵. El clima de inseguridad preocupó igualmente a los catalanes establecidos en América. Pere Grau, de Vilanova, fallecido en Arica, dispuso en sus últimas voluntades que sus caudales sirvieran para la liberación de su hermano Josep en el caso de que se hallase cautivo²⁶.

2. Paz con Marruecos y Argelia

En 1767 se firmó un Tratado de Paz y Comercio entre el Imperio Marroquí y la Monarquía española que daba fin a la actividad corsaria entre ambos países. Quedaba únicamente en pie el peligro argelino. Entre los objetivos perseguidos por la diplomacia hispana con la firma del Tratado hay que destacar el de neutralizar la actividad del corso argelino en el litoral marroquí. En primer lugar se pretendía tener un refugio seguro en las costas del país vecino, caso de producirse circunstancias adversas, para las embarcaciones participantes en la Carrera de Indias. El segundo, lograr que el Emperador alauita evitase la acción del corso argelino en las costas de sus dominios.

Cuando el embajador marroquí El Ghazel se trasladó a Madrid, en 1767, para negociar la paz, se le expuso el deseo español de que los corsarios argelinos no pudieran apresar barcos españoles en el litoral de Marruecos²⁷. Grimaldi propuso establecer una zona de seguridad recíproca entre el Cabo de Tresforcas (Melilla) y el de Sacralit (Motril), o en su defecto desde el Peñón de Vélez de la Gomera a Vélez-Málaga, en el Mediterráneo, y desde Cabo Espartel (Tánger) a Cádiz en el Atlántico. En esta zona quedaría prohibido a los navíos españoles y argelinos hostigarse mutuamente²⁸. Meses más tarde, cuando el embajador Jorge Juan se trasladó a Marruecos para proceder a la firma del Tratado, se efectuó la misma petición por parte española²⁹. No se pudo llegar a una solución totalmente satisfactoria

²⁵ Vilar, P., *Catalunya...*, IV, pp. 246-247.

²⁶ Archivo General de Indias, Contratación, leg. 5671. Auto de los bienes de Pere Grau, 1773. Se trataba de un total de 2996 pesos y 26 reales. Dato aportado por M. M. Guerrero Cano en la comunicación «Los bienes de difuntos catalanes en Indias en el siglo XVIII», en *III Jornades d'Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, 1990. Sólo se publicó una brevísima reseña de la comunicación.

²⁷ Rodríguez Casado, V., *Política...* pp. 410-411.

²⁸ Asensio Bernalte, J. A., *Relaciones internacionales de España entre 1766 y 1773, según la «Gazeta» de Madrid: (Norte de África y Malvinas)*. Tesis de licenciatura, Tarragona, 1987, pp. 77-78, donde se utiliza una carta de Grimaldi, fechada en San Lorenzo el 25-10-1766, dirigida a El Ghazel (Archivo Histórico Nacional, Estado, 4.344).

²⁹ Rodríguez Casado, V., *Política...*, p. 117. Asimismo, la petición de poder fundar un establecimiento en Santa Cruz de Berbería obedecía, entre otros motivos,

para la demanda hispana, ya que el Emperador marroquí juzgaba imposible el hacerse responsable de la conducta de los argelinos. Sin embargo, las peticiones españolas debieron continuar³⁰. Así lo permite suponer el que, en 1771, las autoridades alauitas comunicasen al cónsul general de España que le sería de «la mayor complacencia en que las embarcaciones que van y vienen a Indias entren a tomar refrescos en el puerto de Mogador por estar en la carrera»³¹.

No faltaron esporádicos apresamientos por parte de los marroquíes. En 1768, la saetía catalana del patrón Antoni Gelpí fue capturada a la altura de Salé por un arráez marroquí y llevado al citado puerto. La saetía, de regreso de Mazagan, fue detenida «por no llevar dicho requisito (pasaporte), solo si la Patente de Salud, y Papel de Matrícula, dudaron (los marroquíes) fuese de nuestra Nación, mayormente no hablando el Patron en castellano, de lo que resultó aprehender la gente, y asegurar la embarcación». Aclarado el asunto, la saetía que llevaba un cargamento de aguardiente, vino «y demas efectos», de los cuales perdió una parte, quedó en libertad³². Seguramente Gelpí iba o venía del Caribe, ruta que frecuentó tras la promulgación del Comercio Libre de Barlovento³³. Otro caso similar fue el ocurrido en 1777 con la saetía catalana San Agustín, cuyo patrón era Marià Muré, que había salido de Cádiz con cargo de harina,

al deseo de impedir un establecimiento inglés en la costa sahariana que hubiera significado una peligrosa cuña en la Carrera de Indias, en caso de hostilidad con Inglaterra. García Figueras, T., *Santa Cruz de Mar Pequeña. Ifni-Sahara*. Madrid, 1941, pp. 49-50, donde se transcribe la correspondencia entre Grimaldi y Jorge Juan al respecto.

³⁰ Existió una interesante controversia entre Jorge Juan de una parte, y Barreda y Colina de otra, acerca de la conveniencia de establecer, de acuerdo con el Emperador de Marruecos, unos límites de seguridad en aguas marroquíes. El primero sostenía que su puesta en práctica favorecía la navegación española a los puertos americanos, y argumentaba que con esa medida «hubieran necesitado nuestros Baxeles de Indias si no pasar en una noche desde Cádiz à Cabo Espartel para quedar seguras en una guerra, ya fuese de salida, como de vuelta de Indias». Barreda le combatía argumentando que los corsarios solamente tendrían que apostarse en los límites de dichas zonas para apresar tranquilamente los barcos españoles. En AGS, Secretaría de Marina, leg. 721, la cita procede de una carta de Jorge Juan a Julian de Arriaga, de 13-4-1770.

³¹ Rodríguez Casado, V., *Política...*, p. 161, donde se cita una carta de Bremond a Grimaldi, 30-1-1771.

³² AHN, Estado, 4311 (1), cartas de Bremond a Grimaldi, de 20 de agosto y 25 de septiembre de 1768. El incidente también es relatado en Asensio Bernalte, J. A., *Las Relaciones...* pp. 145 y 168, donde utiliza el legajo 4346, sección Estado, del AHN.

³³ Llovet, J., *La Matrícula de Mar i la provincia de marina de Mataró al segle XVIII*. Mataró, 1980, esp. pp. 182-185, entre 1771-1786 Gelpí efectuó cinco viajes a las islas de Barlovento con su saetía N^o 5^a Montserrat.

vino, frutos y otros productos, con dirección a la Habana. Fue apresada en las cercanías del Estrecho por el arráez marroquí Alí Pérez. Este argüía dudas en el pasaporte que llevaba la embarcación catalana y la condujo a Salé. Posteriormente, a instancias del mismo Emperador, se dió por libre a la saetía, que se hizo a la mar a continuar su viaje³⁴.

Pero si el corso marroquí dejó de ser una amenaza para la navegación hispana no ocurrió lo mismo con el practicado por las Regencias, especialmente por los argelinos³⁵. Estos continuaron actuando contra las naves que intervenían directa o indirectamente en el comercio colonial. En 1774, un londo catalán, que pasaba de Cádiz a Barcelona con cargo de azúcar, fue apresado por los norteafricanos en las cercanías del Castillo de Aguilas, aunque posteriormente pudo ser recuperado por los jabeques de la Armada³⁶.

Con motivo de la expedición contra Argel de 1775, se fletaron numerosas embarcaciones catalanas, varias de las cuales eran participantes habituales en la Carrera de Indias³⁷. En 1779, y a raíz de la guerra iniciada con los ingleses, se dictaron unas medidas encaminadas a asegurar la navegación de las naves que desde la fachada mediterránea se dirigiesen hacia América. Se dispuso que las embarcaciones se integrarían en convoyes que cada primero de abril, junio, agosto y octubre saldrían del puerto de Barcelona escoltados por la escuadra de jabeques de Antoni Barceló. Estas expediciones debían recoger todos los buques que se encontraban en determinados fondeaderos y puertos de su recorrido hasta Málaga: Alfaques, Alicante y Cartagena. En la localidad malagueña, Barceló debía poner el convoy bajo el mando del jefe que escoltaba las embarcaciones procedentes de Indias, al tiempo que se hacía cargo de estas últimas

³⁴ Posac Mon, C., *Andanzas de un caballero malagueño por tierras marroquíes (1777-1778)*. Málaga, 1981. También en Rodríguez Casado, V., *Política...*, pp. 274-276.

³⁵ Gaid, H., *L'Algerie sous les turcs*. Argel, 1974, esp. pp. 160-163, sobre el incremento del corso argelino en el litoral hispano en la segunda mitad del siglo, señalando que en los años setenta «le dey porta alors ses efforts sur les côtes ibériques d'où ses raïs ramènèrent de nombreuses prises», la cita p. 163.

³⁶ AGS, Guerra Moderna, leg. 520, F-11. Cartas del Gobernador de Orán, de 14, 15 y 16 octubre de 1774.

³⁷ Fernández Duro, C., *Armada...*, VII, p. 170, señala que en la expedición de 1775 se fletaron 150 embarcaciones mercantes en el puerto de Barcelona a razón de 50 reales por toneladas/mes. La polacra N^o S^o *Concepción* cuyo propietario era Manuel Ferrà, fue una de las naves fletadas en la citada expedición (AGI, Contratación, 1696). Por su parte, Llopis i Bofill, J., *Ensaig Historich sobre la Vila de Sitges*. Barcelona, 1981, p. 185, ofrece la relación de los barcos sitgetanos que fueron fletados para la acción contra los argelinos, entre los cuales figuran numerosas naves que frecuentaron las travesías atlánticas.

para conducir las a Barcelona y escalas citadas. Conviene señalar que si bien tales disposiciones estuvieron motivadas por la guerra contra Inglaterra, uno de sus principales cometidos era el de impedir la acción del corso argelino³⁸. La protección dispensada a la navegación a lo largo del litoral mediterráneo se vio acompañada de una mayor vigilancia en el Estrecho de Gibraltar. Para esta última tarea se dispuso que una escuadra de jabeques se apostase permanentemente en dicha zona «para precaver que pasen los Argelinos al Oceano; Y en caso de que hubiese noticias de hallarse algunos de esos corsarios en las aguas de la Costa de Málaga (los barcos españoles) pidieran convoy al Comandante de los citados Buques hasta la boca del Estrecho»³⁹.

Sin embargo, no terminaron completamente los sobresaltos. En 1785, una embarcación catalana que se dirigía hacia La Habana con vino, aguardiente, lencería, paños, aceite, jabón y otros productos fue abandonada por sus tripulantes a la vista de un barco norteafricano⁴⁰. En estos momentos existía una tregua entre españoles y argelinos que permitía resolver satisfactoriamente los incidentes que tuvieran lugar. Sirva de ejemplo el apresamiento, y su posterior conducción a Argel, de la saetía catalana *Santissima Trinidad*, del capitán Francesc Sagarra. Procedente de La Habana y completamente cargada de cueros al pelo, algodón y azúcar, fue detenida por un arráez argelino que pensaba que el capitán era napolitano. Al comprobarse que era español fue puesto en libertad⁴¹. También tenemos información de incidentes que tuvieron lugar con posterioridad a la firma del tratado de Paz con la Regencia de Argel, una galeota argelina obligó con un disparo de cañón a que un bergantín vizcaíno se refugiase en la bahía

³⁸ Museo Naval de Madrid, Mss. 1455, documento 45, ff. 252-255. La navegación por medio de escolta es recogida también en Asensio Bernalte, J. A., y Fábregas Roig, J., «Incidencias...», pp. 723-724.

³⁹ MNM, Mss. 1455, el citado documento es una carta del Marqués de Castejón dirigida a Alfonso de Albuquerque, desde El Pardo, de 11-3-1779.

⁴⁰ AHN, Estado, leg. 4316.

⁴¹ AHMB, FS, I, 16, ff. 34, 39, 41. Memorial, fechado en 8-8-1785, de los comerciantes barceloneses interesados en el cargo: Juan Antunez, Joaquín Roca y Batlle, Josep Sagarra, Josep Patxoi. Pedían que el barco y géneros (800 cueros al pelo, 316 pacas de algodón y 100 cajas de azúcar) fueran admitidos a plática considerando «el lastimoso estado en que se hallan sus Generos, y de la buena Salud que reina en Argel segun Justificacion». Por ese motivo se dispuso que hicieran 10 días de cuarentena. El encargado de negocios español en Argel informó que los moros solo estuvieron en el camarote del capitán y dormitorios de la marinería, no pudiendo entrar en otros lugares por estar la saetía llena de mercaderías.

de Benidorm. El barco, que venía de Cádiz, llevaba hierro, pero también algodón y palo brasil para Barcelona⁴².

El litoral norteafricano como refugio

Una vez firmada la paz con la Regencia de Argel en 1786, podemos dar prácticamente por terminada la acción del corso musulmán contra la flota española, salvo en esporádicas ocasiones. Pero los ataques y apresamientos producidos en este período no tenían ya ninguna relación con la actividad corsaria practicada entre España y los países musulmanes a lo largo de la Edad Moderna. En efecto, los rebotes de violencia marítima que tuvieron lugar obedecieron a motivos muy concretos y localizados: disputas por los presidios, conflictos suscitados por la actividad de comerciantes y marinos españoles en los puertos maghrebíes, incidentes ocasionados por la utilización por parte del comercio hispano de embarcaciones de pabellón neutral, etc. En definitiva, el permanente enfrentamiento marítimo de siglos anteriores dio paso a una etapa de relaciones pacíficas, sacudida en diversas ocasiones por repentinos conflictos, generalmente solucionados con mayor o menor celeridad.

Muy brevemente, M. Izard ha expuesto los beneficios políticos y económicos del establecimiento de relaciones pacíficas entre la Corona y los países musulmanes, que califica como «acertada política exterior con las naciones musulmanas (Puerta Otomana, Argel, Trípoli y Túnez) que significó una era de paz en el Mediterráneo, lo cual permitió una navegación más segura y un descenso del precio de los fletes, ya que se pudo aligerar a los buques mercantes de armamento y de tripulación⁴³. Por contra, no nos parece correcta la afirmación posteriormente realizada de que la catastrófica situación de la flota hispana, tras la derrota del Cabo de San Vicente y el bloqueo naval inglés, se vio empeorada a partir de 1798 por la actividad corsaria de los tunecinos y argelinos⁴⁴.

Al contrario, con motivo de los conflictos bélicos que enfrentaron a España e Inglaterra a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, no solamente los comerciantes hispanos utilizaron los pabellones

⁴² AHN, Estado, leg. 3577, carta del Duque de Crillon a Floridabanca, Valencia a 11-8-1787.

⁴³ Izard, M., «Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano» en Nadal, J. y Tortella, G. (eds.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*. Barcelona, 1974, pp. 295-321, la cita pp. 299-300.

⁴⁴ Delgado, J. M., «El impacto de las crisis coloniales en la economía catalana (1787-1807)», en *La economía española al final del Antiguo Régimen*. Madrid, 1982, III, pp. 97-169, la cita p. 131.

musulmanes para asegurar la navegación de cabotaje entre los puertos españoles, sino que incluso llegaron a emplear las naves otomanas en diversas expediciones hacia América. El litoral marroquí se convirtió en refugio de numerosas embarcaciones hostigadas por corsarios ingleses y, por último, no faltó la compra de barcos norteafricanos para cubrir las bajas habidas en la flota propia⁴⁵. Las citadas actuaciones son perfectamente detectables en el caso catalán.

En primer lugar, durante las guerras con Inglaterra, barcos otomanos y norteafricanos aseguraron el cabotaje entre los puertos del litoral peninsular, cumpliendo entre otras funciones la de abastecer a Cataluña de productos coloniales⁴⁶. De esta manera, no solamente desde Cádiz, sino también de Lisboa, aflúan al Principado los géneros americanos.

Cuadro I

AÑO	PABELLÓN	PROCEDENCIA	CARGA
1797	Marroquí	Cádiz	Palo Campeche
1797	Marroquí	Cádiz	Algodón
1797	Marroquí	Cádiz	Azúcar, algodón, cacao
1797	Marroquí	Algeciras	Azúcar, café
1797	Marroquí	Cádiz	Azúcar, cacao
1797	Marroquí	Cádiz	Azúcar, café, cacao
1797	Marroquí	Cádiz	azúcar
1797	Marroquí	Cádiz	cacao
1798	Otomano	Cádiz	Palo Campeche, algodón *
1798	Otomano	Lisboa, Gibraltar	Palo Campeche, azúcar *
1798	Otomano	Lisboa	Azúcar, cacao *
1802	Otomano	Lisboa	Algodón
1805	Otomano	Algeciras	Azúcar
1806	Otomano	Cádiz	Algodón
1806	Otomano	Cádiz	Algodón, Cueros, Palo Campeche
1806	Otomano	Cádiz	Algodón, Cueros
1807	Otomano	Cádiz	Algodón, Cueros,

⁴⁵ Alfonso Mola, M., «El papel de Gibraltar y el litoral maghrebí como mercado de abastecimiento de buques para la Carrera de Indias», en *II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*. Ceuta, 1990 (en prensa).

⁴⁶ Para el caso de Barcelona, Martín Corrales, E., «El comercio de Cataluña con Marruecos a finales del siglo XVIII (1767-1808)», en *I Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*. Madrid, 1988, III, pp. 159-173, esp. pp. 169-170. Para el caso de Salou, Morell i Torredame, J., *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona, 1986.

1807	Otomano	Lisboa	palo, Sebo
1807	Otomano	Lisboa	Azúcar, Cueros, Café
			Azúcar, Café

Fuente: Diario de Barcelona

* Embarcaciones consignadas a Juan Bautista Cabanyes y Comp^a.

La importancia de esta función desempeñada por los diferentes pabelones musulmanes queda ilustrada perfectamente con el siguiente ejemplo. La polacra otomana *Santísima Trinidad* llegada a Barcelona desde Lisboa en 1802, capitán José Juan, traía un cargo de 351 balas de algodón de Pernambuco y 609 cueros al pelo de Buenos Aires, consignado al comerciante barcelonés Juan Bacigalupi. Éste presentó un memorial a las autoridades sanitarias para poder efectuar su descarga sin tener que llevarlo al lazareto. Exponía que al capitán se le debían pagar 23.100 duros que tenía de hipoteca sobre el cargo. El citado capitán amenazó con que de no entregárseles se pondría inmediatamente a la vela para otro destino, posibilidad que recogía su contrato. Bacigalupi argumentaba que no le podía entregar la expresada suma antes de retirar los géneros, y astutamente añadía, que Hacienda perdería más de 6000 duros en razón de los crecidos gastos que había que satisfacer para su despacho⁴⁷.

No se detuvo aquí la utilización del pabellón musulmán para asegurar la continuidad del comercio americano, ya que llegaron a protagonizar diversas expediciones directas a Buenos Aires, Veracruz y La Guaira.

La primera noticia que tenemos al respecto es que en diciembre de 1797, Juan Bautista Cabanyes y Comp^a fletó tres embarcaciones otomanas (o lo que es lo mismo, griegas) para un viaje de ida y vuelta a Montevideo, otra para Cartagena y una última para Puerto Cabello⁴⁸. En enero de 1798, tres polacras otomanas se encontraban en el puerto de Barcelona cargando para América⁴⁹. El total de expediciones salidas para los puertos americanos fue el siguiente:

⁴⁷ AHMB, FS, I, 23, f. 148-149, dos informes del Barón de Serrahí a Junta de Sanidad de Barcelona, 18 y 20-2-1802. El memorial de Juan Bacigalupi fechado en 17-2-1802. El memorial, fechado en 17-2-1802. En 153, se informó a la Junta de Sanidad, 25-2-1802, que si los géneros deben efectuar su expurgo en tierra sólo pueden hacerlo en el lazareto.

⁴⁸ Llovet, J., «Tràfic colonial sota pavelló neutral a Barcelona: 1798-1799», en *Estudios históricos y documentos de los Archivos de Protocolos* (Barcelona, 1977), V, pp. 129-139, esp. p. 132.

⁴⁹ Llovet, J., *Alsina, March i Cona (1794-1808). Tràfic colonial, bloquieg marítim i comerç de neutrals*. Mataró, 1986, p. 76.

Cuadro II

AÑO	CAPTÁN/ POLACRA/ PORTE	DESTINO
1798	Kagi Kanelacia «Virgen de Idhra» 350 toneladas	Montevideo Buenos Aires
1798	Demetri Cristófono «Virgen de Turliani» 250 toneladas	Montevideo Buenos Aires
1798	Demetrio M. Samado «Virgen de Idhra» 350 toneladas	Montevideo Buenos Aires
1798	Stabros Kagi Jorge «San Miguel Arcangel» 400 pipas	Veracruz
1798	Demetri Giorgi «San Nicolás» 450 pipas	La Guaira Puerto Cabello
1798	Ciriaco Stamato «Virgen de Idhra» 3500 cuarteras	La Guaira Puerto Cabello
1798	Demetrio de Joannes «San Nicolás» 140 toneladas	Cartagena de Indias
1798	Georgi Apostolich 3S. Nicolás, S. Spiridon» 250 botas	Puerto Cabello

Fuente: Llovet, J., Delgado, J. M., *Diario de Barcelona*.⁵⁰

⁵⁰ *Diario*, de 3-3-1798. Llovet, J., «Trafic... », p. 132. Delgado Ribas, J. M., *Cataluña y el sistema de Libre Comercio (1778-1818)*. Tesis doctoral inédita, Barcelona, 1981, vol. III, apéndice estadístico. Juan Bautista Cabanyes aparecía como fiador y obligado de las tres primeras polacras. De la cuarta el fiador era Antonio Ginebreda, del comercio de Barcelona.

El número de expediciones otomanas pudo haber sido mayor. En noviembre de 1798, 7 embarcaciones griegas estaban siendo cargadas en el puerto de Barcelona para zarpar con dirección a Indias, pero fueron descargadas ya que los ingleses, los franceses e incluso los argelinos habían declarado la guerra a dicho pabellón, lo que desaconsejó su utilización por parte de los comerciantes catalanes⁵¹.

Por lo que concierne al progreso de estas travesías, sólo tenemos noticias de la entrada en el puerto de Barcelona de la polacra *Virgen de Turliani*, del capitán Demitri Christóforo, en septiembre de 1798, procedente de Montevideo, con un cargamento de cueros, sebo y astas. El cargo de esta embarcación, junto con los de otras dos procedentes de Lisboa, compuestos igualmente de productos coloniales, venían consignados a nombre de Cabanyes y Comp⁵².

Mientras, el litoral norteafricano se convirtió para numerosas embarcaciones en un seguro refugio frente a las acometidas de los navíos ingleses. En 1800, la goleta *La Salvadora*, que salió de Cádiz en abril con destino a Veracruz, fue atacada por dos navíos y una fragata de guerra ingleses, consiguiendo salvarse al entrar en el puerto de Larache. Posteriormente, y en conserva con otros barcos, zarpó para su destino americano⁵³. En 1804, el bergantín *Concepción*, del capitán de Calella Miquel Martorell, que procedía de América, pudo eludir la acometida inglesa buscando refugio en Tánger⁵⁴. Dos años más tarde, cuando el bergantín *Nuestra Señora del Rosario* se disponía a partir de Barcelona en dirección a Veracruz, sus planes preveían pasar a Mallorca y costear el litoral norteafricano, mucho más seguro que la costa peninsular, que está llena de corsarios ingleses⁵⁵. A su regreso de Veracruz, en 1807, este barco, acosado por un corsario inglés, se salvó por la proximidad de Tánger⁵⁶.

Igualmente en caso de naufragio fue factible buscar el auxilio del litoral marroquí. En diciembre de 1803, el bergantín *Vigilante*, que había salido de La Habana con destino a Málaga, naufragó cuatro leguas al este de Larache. Del navío, cuyo capitán y maestro era Salvador Roig, y en cuyo cargo estaba interesado el comercio de

⁵¹ Llovet, J., *Alsina...*, p. 87.

⁵² *Diario de Barcelona*, 11-8-1798. Ver Cuadro I.

⁵³ *Diario de Barcelona*, 7-5-1800. Publicación de un aviso por Francisco Espalter y Tolrá, comunicando la información proporcionada por los sobrecargos Salvador Martinella y Llopis y Copm⁸ de Sitges. Espalter había recibido la noticia, desde Cádiz, por medio de Francisco Ignacio Martín, quien a su vez la había recibido a través de una carta que los citados sobrecargos le enviaron desde Larache.

⁵⁴ Llovet, J., *Alsina...*, p. 198.

⁵⁵ Llovet, J., *Alsina...*, p. 228.

⁵⁶ Llovet, J., *Alsina...*, p. 251.

Barcelona, se consiguieron salvar tres pacas de algodón y una porción de palo campeche⁵⁷.

Por último, también se produjeron casos de compra de embarcaciones de pabellón musulmán para suplir las bajas sufridas por la flota catalana del Libre Comercio. En 1797, el comercio barcelonés adquirió por 1495 libras el paquebote *San Juan Bautista*, de fábrica argelina, de 75 toneladas⁵⁸. En 1803 estuvo a la venta en Barcelona la Polacra *Jorge* «de construcción griega, y porte de 5.000 fanegas, construidas 6 años hace, y esta provista de anclas, cables, xarcias, velamen y demás necesario, según consta por el Inventario que está en poder del corredor Salvador Crous»⁵⁹.

Como ya hemos señalado no faltaron los incidentes aislados. Muchos de ellos estuvieron motivados por la utilización que los comerciantes españoles hicieron de los pabellones portugués, otomano o marroquí para tratar de eludir el corso inglés. Un claro ejemplo nos lo proporciona el patrón Josep Pujol, quien en 1798 llegó al puerto de Barcelona procedente de Ayamonte con cargo de sardinas e higos, enarbolando «bandera marroquina»⁶⁰. Pero esta práctica no tardó en convertirse en fuente de nuevos conflictos. El recurso al pabellón portugués se tornó peligroso debido a la beligerancia que los argelinos tenían con los lusos, que motivó que la Corona prohibiera su uso a los buques españoles⁶¹. El uso de las embarcaciones otomanas fue frenado por la hostilidad que los marroquíes les declararon, capturando varios barcos, entre ellos uno que «cargó en Barcelona para Ferrol»⁶². Por su parte, la utilización de la bandera y arraeces marroquíes chocó con la oposición del Emperador de Marruecos que no quería que los arraeces escaparan a su control, amenazando con apresar a los barcos españoles que navegaran bajo cubierta marroquí⁶³. En estas circunstancias no es de extrañar que cuando Josep Plá, vecino y del comercio de Barcelona, adquirió la

⁵⁷ *Diario de Barcelona*, 16-12-1803. Informa también que los marineros perecieron en el naufragio. El citado *Diario* en su número de 14-5-1804 comunica que los interesados en el citado navío debían ponerse en contacto con José Armet i Samuntá.

⁵⁸ Delgado Roig, J. M., *La flota catalana del comercio libre (1778-1804): un caso de acumulación previa*. Tesis de licenciatura, Barcelona 1977, p. 449.

⁵⁹ *Diario de Barcelona*, de los días 30 de agosto y 5, 11 y 22 de septiembre de 1803.

⁶⁰ *Diario...*, 9-2-1798.

⁶¹ *Diario...*, 24 de septiembre y 13 de octubre de 1807, sobre las hostilidades argelinas para con los barcos de bandera portuguesa. El citado diario en su número de 17-10-1807, recoge una Real Orden prohibiendo a los buques españoles navegar bajo bandera portuguesa por tal motivo.

⁶² *Diario...*, 31-8-1807 y 21-1-1808.

⁶³ *Diario...*, 5-8-1808.

fragata de construcción extranjera *Catalina de Baltimore*, de 210 toneladas, y la inscribió en la matrícula en 1804, se comprometió a que «si fuese apresada como no Española por Naciones berberiscas que están en paz con nuestra nación, rescatará de su cuenta a los Españoles que en ella hubieran sido hechos cautivos, transportándoles y restituyéndoles en los parages de su embarco»⁶⁴.

En definitiva, la flota catalana que participó en la Carrera de Indias vio dificultada su navegación, desde finales del siglo XVII hasta el último tercio del siglo XVIII, por la acción de los corsarios norteafricanos. Los efectos depredadores del corso se manifestaron tanto a lo largo de la etapa del comercio indirecto por medio del puerto de Cádiz, como durante el período caracterizado por el establecimiento de expediciones directas hacia Indias. En ambos casos, la mayoría de los ataques y apresamientos sufridos por las embarcaciones catalanas se situaron a lo largo del trayecto Catalunya- Cádiz, aunque no faltaron los incidentes más allá de la bahía gaditana. A la espera de una investigación más exhaustiva, todo parece indicar que la presión del corso norteafricano sobre la flota catalana de la Carrera de Indias no fue insoportable. Sin embargo, quedan por estudiar otros aspectos que nos den una medida más ajustada de dicho obstáculo: fletes, seguros, tripulantes, armamentos, etc.

La sucesiva firma de los Tratados de Paz con Marruecos, Imperio Otomano, Trípoli, Argelia y Túnez, supuso un cambio radical de la situación descrita. En efecto, las embarcaciones con pabellón musulmán contribuyeron a asegurar los intercambios de Cataluña con los puertos americanos, bien fuera directamente a través de la vinculación de Cataluña con Cádiz y Lisboa. Paralelamente, el litoral atlántico marroquí se convirtió en un seguro refugio, en no pocas ocasiones, para las naves catalanas hostigadas por corsarios enemigos, especialmente ingleses. De esta forma, la situación existente en el despegue de la relación de Cataluña con Cádiz a fines del siglo XVII experimentó un giro de 180 grados a fines de la centuria siguiente.

ELOY MARTÍN CORRALES

*Departamento de Historia Económica
Universidad de Sevilla*

Resumen: *El autor analiza el papel del corsarismo norteafricano como traba importante para el desarrollo del comercio y la navegación catalanes del siglo XVIII, y las respuestas a tal incidencia.*

⁶⁴ Delgado Ribas, J. M., *La flota...* pp. 486-487.

Summary: The author analyses the role played by the northern-African corsarism as an important obstacle for the development of the catalan trade and shipping industry in the XVIIIth century. He also studies the consequent answers to that effect.

