

## Barcelona. La paradoja de la excentricidad de un puerto central en la lucha contra los corsarios argelinos durante los años centrales del siglo XVIII

Luis Fernando Fé Cantó\*

Abordar la historia de la actividad corsaria argelina teniendo como punto de partida la última fase de lo que se considera su largo momento crepuscular, que abarcaría por lo menos todo el siglo XVIII según los estudios más clásicos,<sup>1</sup> puede parecer una misión secundaria, digna de una imaginaria retaguardia historiográfica. Sin embargo, con vistas a preparar una hipotética defensa de este trabajo, nos gustaría subrayar algunas ideas.

La actividad corsaria en el Mediterráneo es desde la Edad Media una constante que concierne a las dos orillas y en la que se reparten equitativamente los papeles de víctimas y verdugos. Podemos agradecer a historiadores como Maximiliano Barrio Gozalo el esfuerzo por reunir en un único volumen un análisis sobre las consecuencias humanas del corso, tanto en los baños de Argel como en los arsenales de Cartagena o Cádiz.<sup>2</sup> Nuestro trabajo se centra en el siglo XVIII, centuria que no ha suscitado hasta ahora demasiada curiosidad en el campo de la investigación del fenómeno. La explicación a la ausencia de preguntas sobre este período no debe buscarse en un déficit de fuentes manuscritas, que son abundantes, tanto en los grandes archivos nacionales como, seguramente, en archivos más especializados o en los depósitos municipales. La explicación debería buscarse más bien en la atracción de la historiografía hispana, que es la que nos interesa en este trabajo, por los siglos imperiales de los Áustrias, los siglos de la hegemonía y de su defensa en el ámbito mediterráneo.<sup>3</sup>

En esos siglos XVI y XVII, el centro de interés está en gran parte focalizado en la oposición entre los dos imperios, el hispano y el otomano, que lucharon por el control del *Mare Nostrum*, sobre todo en la segunda mitad del XVI, con el momento álgido que en 1571 supuso la batalla de Lepanto, sol político de Felipe II, cénit historiográfico ensombrecedor, que dificulta ver que la transición de la guerra de imperios a la guerra de corsarios es algo más que una transición de la “gran guerra” a la “pequeña guerra”; algo más que el anuncio o la prueba de la fosilización de la historia del Mediterráneo o de su acotamiento lejos de las

\* École des Hautes Études en Sciences Sociales.

1. Para citar una obra importante centrada en el ámbito hispano: Ellen G. FRIEDMAN, *Spanish Captives in North Africa in the Early Modern Age*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1983.
2. Maximiliano BARRIO GOZALO, *Esclavos y cautivos. Conflicto entre la cristiandad y el islam en el siglo XVIII*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2006.
3. José Antonio MARTÍNEZ TORRES, *Prisioneros de los infieles. Vida y rescate de los cautivos cristianos en el Mediterráneo musulmán [siglos XVI-XVII]*, Barcelona, Bellaterra, 2004.

corrientes oceánicas dominantes.<sup>4</sup> Esa transición no nos habla de largas decaencias de imperios anclados en sus arcaísmos, de imperios débiles como si fueran castillos sin cimientos o barcos carcomidos. El corso depende de estructuras estatales, incluso imperiales, y no tiene por qué ser el arma del débil frente al fuerte, de lo informal o individual frente a lo planificado y estatal. Veámoslo como una posibilidad ofrecida a dichas estructuras para maximizar recursos, defensivos u ofensivos, que eran difíciles de movilizar de otra manera. Hay que ver el corso como algo inestable, sujeto al azar, extremadamente sensible a coyunturas diversas, externas o internas; como una manifestación de una larga duración cuya respiración es bastante más irregular, dinámica, enfermiza de lo que la cronología clásica deja entrever, sobre todo cuando nos fijamos en el siglo XVIII. Gracias a nuevos estudios empezamos a tener una visión menos monolítica de este período, la cronología empieza a afinarse y comenzamos a ver los problemas concretos que el corso argelino podía plantear a la Corona española.<sup>5</sup>

Estos estudios nos invitaron a investigar con el mayor detenimiento posible lo que significa la lucha contra el corso argelino vista desde las costas españolas. Con esta perspectiva, hemos querido ver cómo evolucionaba esta actividad sin tener en cuenta su supuesta decadencia o la también supuesta decadencia del Imperio español. Apostemos que incluso si esos lentos declives existen, la respiración de los hombres que vivieron esas épocas era dinámica, sujeta a ritmos impuestos por situaciones cambiantes a las que intentaron dar las respuestas adecuadas dentro de los límites que toda sociedad puede encontrar.

Utilizamos como base cronológica de nuestro ensayo los años que van de 1760 a 1769, el período que separa la llegada del rey Carlos III a Barcelona del final de la redención general efectuada en Argel por las órdenes de mercedarios y trinitarios. La fecha inicial de nuestro estudio viene dada por un evento político de esos que en el Antiguo Régimen podían prometer un cambio de tendencia o una reactivación de soluciones a problemas que se habían quedado en los cajones de gobiernos cansados o bloqueados por la lenta agonía del cuerpo que era su base y su razón de ser, el cuerpo del rey. Sabemos que la muerte de Fernando VI bloqueó gravemente el funcionamiento del gobierno. La llegada de Carlos III a Barcelona desde Nápoles era una oportunidad que las fuerzas vivas productivas de la capital catalana no podían desaprovechar. Y en efecto, no perdieron la ocasión de presentar al rey un escrito en el que quisieron llamar su atención sobre los perjuicios causados por la actividad del corso argelino en los últimos años. Este documento fue estudiado por Barrio Gozalo,<sup>6</sup> pero nos parece que lo que indica no son los barcos

4. Esta visión nos parece dominante, por lo menos desde la publicación en 1949 de la magna obra de Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, París, Armand Colin, 1949. Y es la dominante en la obra también clásica de Salvatore BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, Milán, Mondadori, 1993.

5. Lemnour MEROUCHE, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II. La course, mythes et réalité*, París, Bouchène, 2007; Ismet TERKI-HASSAINE, *Relaciones políticas y comerciales entre España y la Argelia otomana (1700-1830)*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá, 2011.

6. Maximiliano BARRIO GOZALO, «El corso norteafricano y su incidencia en el Principado de Cataluña durante el siglo XVIII», *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, 27 (1984), pàg. 313-327. El impreso que hemos consultado corresponde con los datos publicados por este historiador, pero su título indica una cronología mucho más abierta: *Estado por mayor de las embarcaciones más conocidas que de pocos años a esta parte se han aprestado por los cosarios [...]*. La historia de este documento impreso se aclara leyendo el manuscrito adjunto, en el mismo legajo, y que hace alusión al mismo de la siguiente manera: *El suplicante gremio junto con otros [...] a la grande fortuna y gloria*

apresados entre noviembre de 1759 y febrero de 1761, sino más bien los barcos apresados entre un momento indeterminado y la llegada de Carlos III a Barcelona, momento que fue aprovechado para presentarle sus quejas.<sup>7</sup> Nuestra lectura del documento impreso da una visión más matizada del impacto del corso argelino sobre la navegación catalana, pues la cifra de 96 barcos capturados, 417 cautivos apresados y 708.000 pesos de mercancías perdidos nos parecía excesiva para un período de poco más de un año.

## La actividad corsaria a través del libro de la redención general de 1768

Nuestra interpretación no implica que la queja de los comerciantes no sea una prueba de lo que era visto como una amenaza verdaderamente presente, lejos de la visión “decadentista” que criticábamos unas líneas más arriba.<sup>8</sup> En una fase de expansión de la economía catalana, con una flota comercial que comenzaba a ser predominante en las costas del Mediterráneo hispano,<sup>9</sup> con un puerto dinámico,<sup>10</sup> las quejas de estos hombres del comercio catalán no dejan de ser una llamada de auxilio al rey para que cumpla con su deber de proteger los intereses de sus súbditos y, por lo tanto, los intereses de su reino. Sería mezquino por nuestra parte creer en una exageración por parte de los firmantes de este documento. Es cierto que nos gustaría saber más sobre sus actividades y sobre la cronología de las presas que citan en su lista. Digamos que los hechos que ponen en conocimiento del rey reflejaban una situación de peligro real que estos documentos pueden ayudar a cuantificar, pero cuyo análisis debe ser enriquecido apelando a otras fuentes que puedan confirmar su intensidad.

El límite cronológico fijado, 1768, puede ayudar a diversificar las fuentes de información sobre el peligro corsario en las costas catalanas. La lista de los hom-

*que tuvieron del feliz tránsito de VM por aquel Principado no pudieron menos que poner a su Rl consideración [...] con inclusión de un estado solo por mayor de las embarcaciones más conocidas que de pocos años a aquella parte se habían apresada por los argelinos (AGS (Archivo General de Simancas), Secretaría de Marina, legajo 705).*

7. María Ángeles PÉREZ SAMPER, «Fiestas reales en la Cataluña de Carlos III», *Pedralbes*, 8-2 (1988), pág. 561-576; Esther GALINDO BLASCO, «La Real Proclamación de Carlos III en Barcelona: aspectos plásticos», *Pedralbes*, pág. 577-585.
8. Eloy MARTÍN CORRALES, «El miedo a los corsarios norteafricanos en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII», en *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i Contraban (siglos XV-XVIII)*, Mallorca, 1990, pág. 217-230.
9. Joan Carles MAIXÉ-ALTÉS, «La marina catalana a la conquesta de los mercados hispanos en el siglo XVIII», en Pierre VILAR y Carlos MARTÍNEZ SHAW (coord.), *Historia moderna, historia en construcción*, vol. I, *Economía, mentalidades y cultura*, Barcelona, Milenio, 1999, pág. 113-132. Y de manera más específica sobre el comercio entre Cataluña y el Magreb y con abundante bibliografía: Eloy MARTÍN CORRALES, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los “enemigos de la fe”*, Barcelona, Bellaterra, 2001. Y sobre el curso los artículos del mismo historiador, «Dos obstáculos en las relaciones comerciales entre Cataluña y los países musulmanes en el siglo XVIII: el corso y la peste», en *Actes del Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, vol. I, pág. 611-618; y «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII», *Aldaba*, 9 (1987), pág. 25-39.
10. Josep Maria DELGADO I RIBAS, «El puerto de Barcelona en la época pre-industrial», en Joan CLAVERA (coord.), *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Barcelona, Civitas, 1992, pág. 17-80; Eloy MARTÍN CORRALES, «La proyección mediterránea del sistema portuario español. Siglos XVI-XVIII», en Dolores ROMERO y Agustín GUIMERÁ, *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1996, pág. 143-166; David R. RINGROSE, *España, 1700-1900: el mito del fracaso*, Madrid, Alianza Editorial, 1996.

bres rescatados durante la gran redención general de dicho año fue establecida de tal manera que se podía identificar a los cautivos concernidos, pues el escribano detalla la filiación del individuo, su origen, edad, tiempo que llevaba cautivo, precio del rescate y lugar donde fue capturado.<sup>11</sup> Los elementos que nos interesan especialmente en este artículo, el lugar y la fecha de captura, ayudan a establecer tanto una cronología de las presas como una cartografía de las mismas lo bastante precisa y alcanzar una visión, quizás no exacta pero sí lo suficientemente nítida que permita renovar las preguntas que podemos hacer a las fuentes sobre la reacción de la Monarquía.

Somos conscientes de que esta propuesta metodológica puede ser vista como un elogio del desenfoque, porque toda misión de redención no rescataba a todos los cautivos, por muy general que fuera. Además, es difícil saber la tasa de mortalidad o el número de conversiones que podía haber entre las personas capturadas. Nos parece que ese perfil relativamente desdibujado nos invita, por lo menos, a reflexionar sobre la dinámica o la evolución del corso argelino, aunque sea durante un lapso de tiempo relativamente corto.

## Localización geográfica de los presas marítimas efectuadas por el corso argelino

Los datos reunidos gracias a la lectura del libro de la redención de 1768 nos han permitido establecer una serie de zonas geográficas que pueden ser vistas como relativamente artificiales, pero que reflejan una lógica relacionada con la red de puertos hispanos que se estaba formando o consolidando en esta época a partir de lo que podemos llamar puertos principales, los de Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Cádiz, y secundarios, como los de Tarragona o Almería. Esta lógica portuaria no la hemos mantenido para dos zonas que son activamente citadas en nuestra documentación y que deben ser vistas como espacios autónomos, por ser zonas que atraen por su propia idiosincrasia geográfica el flujo comercial: la embocadura del estrecho de Gibraltar, teniendo en cuenta las costas de los dos continentes, y la zona del cabo de San Vicente, lejana puerta de entrada al Mediterráneo y también bifurcación de las rutas marítimas europeas y americanas. No podemos analizar aquí los espacios atlánticos, italianos o africanos. Sin embargo, incluimos el golfo de León, por ser vecino del catalán, que es el objeto de nuestro estudio. Reunimos, de esta manera, un conjunto de 897 cautivos cuyo lugar de captura puede ser situado a una escala geográfica aceptable por menciones de tipo general como, por ejemplo, “en frente de Mataró”.

Creemos que los resultados de este trabajo nos pueden dar una idea de las zonas más expuestas a los barcos corsarios y nos muestran que las quejas de los prohombres barceloneses estaban bastante justificadas. En efecto, una buena parte de los apresamientos documentados se produjeron en las costas catalanas,

11. AHN (Archivo Histórico Nacional), Códices, Libro 150, *Redempzion general que de orden de SM (que Dios guarde) se ha executado en la ciudad de Argel en los años 1768 y 1769 por las tres religiones Trinidad Calzada, Merced Calzada y Trinidad Descalza.*

que hemos dividido en dos zonas: la zona 1, al norte del delta del Llobregat, y la 2, desde esa desembocadura hasta el sur de la ciudad valenciana de Peñíscola.

Sobre el total de 897 cautivos, 167 fueron capturados en la zona 1, es decir, un 18%, y 78 en la zona 2, un 9%. En conjunto, un poco más de un cuarto, aunque creemos que podríamos añadir legítimamente las capturas catalogadas como efectuadas en el golfo de León, por ser la zona asociada al tráfico catalán con el sur de Francia y Génova. Este añadido representa 75 individuos, un 8 % del total. La suma de las tres zonas nos lleva a un porcentaje del 35%.

Estas costas fueron, por lo tanto, entre 1750 y 1769, uno de los espacios más atractivos para el corso argelino; conclusión que se hace aún más evidente cuando observamos las otras zonas que hemos destacado. A nivel peninsular, la zona 1 es la que más capturas reúne; la siguen las costas de Alicante, con 106 rescatados (12% del total) y las malacitanas, con 89 rescatados (10%). Es cierto que si reagrupamos las diferentes zonas en las que hemos dividido el espacio geográfico del estrecho de Gibraltar, es decir, desde el cabo de San Vicente al cabo de Gata, pasando, por lo tanto, por Cádiz, el puerto clave de la monarquía hispánica, Gibraltar, Ceuta, Málaga y Almería, y teniendo en cuenta las presas hechas en las cercanías de los presidios, alcanzamos una cifra de 316 rescatados capturados frente a los 320 de las costas catalanas y del golfo de León. Esto nos indica que estas dos zonas suman dos tercios de los casos analizados en este trabajo, el tercio restante es la zona del levante: Valencia, Alicante, Cartagena y Baleares, con 209 capturados-rescatados (29% del total). El resto representa una presencia testimonial en las costas canarias, portuguesas o gallegas.

## Los rescatados según su lugar de origen

Este aspecto es también importante, porque ya en el documento presentado por los hombres de comercio barceloneses al nuevo rey se hacía referencia a barcos y tripulantes catalanes capturados en aguas lejanas del Principado. Hemos localizado 728 individuos que nacieron en las zonas costeras delimitadas. De ellos, 262 nacieron en zonas costeras de la zona 1. Es decir, casi el 36% de los individuos rescatados cuyo lugar de nacimiento conocemos eran originarios de las costas catalanas septentrionales. Otros 76 procedían de la zona 2; es decir, un 10,5%. Sumadas las dos zonas llegamos, por lo tanto, a 338 rescatados originarios de las costas catalanas, un 46,4% del total de rescatados nacidos en las costas españolas. A modo de comparación, podemos decir que la zona del Estrecho, en sentido muy amplio, es el lugar de origen de 143 rescatados, es decir, casi un 20%.

Entre estos rescatados nacidos en las costas catalanas hay un elemento interesante: estos hombres son los que más se desplazan por las costas peninsulares. Si empezamos por analizar el caso de los originarios de la zona 1 vemos que el 37,7% (97 casos de 257 localizados sobre un total de 710 casos de rescatados con el lugar de captura conocido) fueron capturados en esta misma zona. Si sumamos a los cautivos en las zonas del sur catalán (24 personas, 9,3%) o incluimos los apresados en el golfo de León (25 personas, 9,3%), en conjunto completa un porcentaje

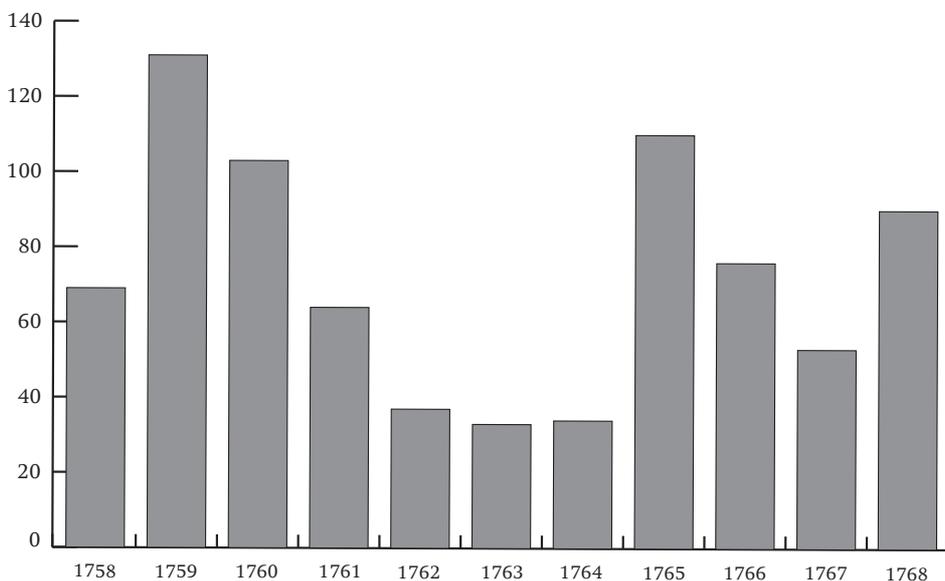
total para los rescatados nacidos en la zona 1 del 56,7%. Esto implica que el 43,3% de los apresados nacidos en esta zona fueron capturados lejos de las aguas que hemos adscrito a un espacio catalán relativamente reducido. Estos porcentajes relativos nos indican una actividad marítima abierta a todas las costas ibéricas de los hombres nacidos en Barcelona, el Masnou, Mataró, Arenys de Mar, Canet de Mar, Calella, Blanes, Sant Feliu de Guixols, l'Escala, etc.

Si comparamos estos datos con los de los nacidos, por ejemplo, en las costas alicantinas, que representan la tercera zona más representada de la muestra, con 62 casos de 710, observamos que 44 lo fueron en las aguas del cabo San Antonio, un 71%. El resto lo fue en aguas ibicencas (11%), barcelonesas, murcianas, almerienses y valencianas.

## Los rescatados desde una perspectiva cronológica

En el libro de redención se escriben siempre los años de cautiverio que el individuo ha pasado en los baños de Argel. Podemos, por tanto, establecer una cronología retroactiva, que es inexacta, pues depende en gran parte de la memoria personal, siempre caprichosa. Pero asumimos el riesgo, la puerta abierta a la inexactitud, el elogio del desenfoque. Desde esta perspectiva, hemos afrontado los datos del libro de redención teniendo en cuenta a los rescatados que habían pasado como máximo diez años de cautiverio, es decir, a los individuos apresados entre 1758 y 1768, lo cual afecta a un grupo de 800 personas (*Figura 1*).

*Figura 1.* Año de captura de las personas rescatadas en la redención general de 1768



El año 1759, con 131 rescatados, es el que más redimidos completa de toda la serie, lo cual marca una tendencia que otorga sentido al escrito de los prohombres catalanes. Ese año fue un momento álgido de la actividad corsaria, que afectó a todas las aguas peninsulares: las zonas catalanas que hemos delimitado vieron cómo, por lo menos, 26 personas fueron capturadas en sus aguas, es decir, un 20% del total.<sup>12</sup> Un porcentaje alto, pero menor que el de las costas levantinas (29% del total) y, sobre todo, que el de las aguas del Estrecho en sentido amplio, con 61 hombres apresados en sus aguas (47% del total). El rango relativamente secundario de las costas catalanas en esta triste lista esconde un rasgo importante: de los 131 casos, 101 nacieron en las zonas costeras españolas; de éstos, 30, casi un tercio, eran catalanes. Además, esto denota la alta movilidad de la marina catalana, pues un cuarto de los catalanes presos lo fueron lejos de las costas de su región. Por ejemplo, para comparar, entre los capturados nacidos en las costas del Estrecho, ninguno lo fue lejos de sus aguas.

Si confiamos en este recuento, eco relativamente deformado, pero audible, de la realidad de la presencia corsaria y de las capturas de personas en las costas ibéricas y catalanas, podemos observar que la evolución es a la baja hasta 1765, año en el que se produce un repunte importante debido a la captura por los argelinos de la galeota *La Vigilante* en las aguas de Ibiza, lo cual supone que en nuestra lista aparezcan 46 marineros de este navío del rey entre las 110 personas capturadas aquel año. Después, la tendencia es alcista, debido a capturas que parecen importantes en 1766 en las aguas del cabo de San Vicente y del golfo de León. La actividad corsaria depende de multitud de factores, lo cual la hace particularmente sensible al azar.

Subrayemos dos tendencias que nos parecen estructurales.

La primera nos informa sobre las zonas de mayor presencia corsaria durante esta época: la zona catalana (con el golfo de León) va en cabeza con 275 rescatados de los 800 casos contabilizados (34,3%) durante los diez años indicados, seguida de cerca por la zona amplia del Estrecho con 265 (33,1%) y de la zona del levante con las Baleares (24%). Los tres espacios mencionados cubren el 91,4% de los rescatados cautivados en la época analizada. Entre estas zonas, la costa entre Barcelona y el cabo de Creus es la más representada, con 148 casos constatados (18,5%). Las siguientes en importancia, con cerca de 70 casos cada una, son la región del golfo de León (71), las costas malacitanas (69), las Baleares (74) y las costas alicantinas (74), en torno al 9% cada uno, más o menos.

La segunda tendencia que nos gustaría poner de relieve es que el corso está sujeto a ciertas coacciones que pueden explicar, en parte, los momentos de alza o de baja del número de presas. Pongamos por caso los sistemas de defensa de las costas catalanas. La sensación de su indefensión, fomentada en parte por la historiografía, explica en gran medida las protestas que hicieron al nuevo rey los comerciantes catalanes en 1759 y en 1761; aunque esa indefensión también era condenada por los militares que estaban al mando, como el capitán general de Cataluña, el marqués de la Mina.

12. De los 131 casos que hemos podido datar en el año 1759, 129 han podido ser localizados.

En mayo de 1758, aprovechando una carta del gobernador de la ciudad de Tortosa, Bernardo O'Connor Phaly, que informaba de la presencia de argelinos en dichas aguas, el marqués de la Mina escribió al secretario de Marina, Julián de Arriaga, argumentando que esta fuerte presencia de navíos moros anunciaba que éstos «sin duda harán en el verano mucho daño al comercio de este país o se habrá de valer de buques extranjeros por la decadencia y riesgo de los propios».<sup>13</sup> La respuesta de Arriaga, desde Madrid, fue también rápida: se había dado orden al navío de guerra *Septentrión* y a la fragata *Astrea* de cruzar entre las aguas de Alicante y del cabo de Creus durante todo el verano sin interrupción con la misión de dar convoy a los buques mercantes.<sup>14</sup> Esta medida ya era clásica en la estrategia de defensa de los responsables de la Marina española.<sup>15</sup> Puede parecer limitada, pero no era la única: habría que hacer un trabajo más importante sobre los sistemas de defensa terrestre en la época que nos ocupa, porque quizá se tenga una visión demasiado anclada en la decadencia y el abandono de las torres costeras. En el caso que nos ocupa, la torre de Tortosa había permitido avisar con su cañón a unos quince barcos que se hallaban a la vista y que pudieron refugiarse bajo dicha torre.<sup>16</sup>

La medida de hacer cruzar los navíos de guerra podía permitir la formación de convoyes, pero quizá no era la más efectiva para dar caza a los ligeros jabeques argelinos, como lo atestigua el caso del *Septentrión* que, por falta de viento y por la lentitud de su propio bajel, no pudo perseguir a dos jabeques moros que cruzaban por las costas alicantinas.<sup>17</sup>

La lista de presas efectuadas por los argelinos presentada por los comerciantes barceloneses y catalanes demuestra que la estrategia no era efectiva. Y para ahondar en este sentido, podemos utilizar los testimonios de capitanes de barcos mercantes como el de Bernardo San Michieli, que entró con su lancha en Barcelona tras haber tenido que abandonar a los moros su polacra cargada de 3.500 fanegas de cebada en Tarragona. Se salvaron él y su tripulación. Lo mismo le ocurrió al patrón ibicenco que perdió su barca delante de Calella y llegó también en su lancha a Barcelona.<sup>18</sup> Estos y otros testimonios demuestran que los avisos del marqués de la Mina sobre lo difícil que iba a ser el estío en las aguas catalanas se estaban cumpliendo.

13. AGS, Secretaría de Marina (SM), legajo 704, carta del marqués de la Mina a Julián de Arriaga y respuesta, Barcelona, 28-V-1758.

14. La respuesta está fechada del 8 de junio de 1758 al margen de la carta del marqués de la Mina.

15. Jesús PRADELLS NADAL, «La defensa de las costas valencianas en el siglo XVIII ante el corsarismo y la piratería norteafricana», en Ana SÁNCHEZ FERNÁNDEZ (coord.), *El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios, II Congreso Internacional de Estudios Históricos*, Santa Pola, Ayuntamiento de Santa Pola, 2002, pág. 135-159. Olga MARTÍN y Ernest GALLART, «Els sistemes defensius de la costa catalana contra la pirateria i el corsarisme (XVI-XVII)», *Manuscrits*, 7 (1988), pág. 225-240.

16. AGS, SM, leg. 704, carta de Bernardo O'Connor Phaly al marqués de la Mina, Tortosa, 23-V-1758.

17. AGS, SM, leg. 704, carta de Antonio Rodríguez al marqués de Espínola, Cartagena, a bordo del *Septentrión*, 20-VI-1758.

18. AGS, SM, leg. 704, carta de José Contamina a Julián de Arriaga, Barcelona, 8-VII-1758.

## Las estrategias defensivas de la Marina española contra el corso argelino

El toma y daca continuo entre las dos fuerzas no es el tema que nos interesa aquí.<sup>19</sup> Lo que llama nuestra atención es la política estructural de la Marina española, que debe ser entendida como una fuerza con una pluralidad de misiones, entre las cuales, en tiempo de paz, la más importante no parece ser principalmente la defensa de las costas y del tráfico españoles, sino más bien, o en todo caso complementariamente, la defensa de sus propios intereses. Por decirlo de una manera menos polémica: el desafío logístico que suponía el mantenimiento de una Marina de guerra como la que quería mantener Carlos III imponía un trasiego constante entre los puertos que debían concentrar dicho esfuerzo. Y los cuatro puertos esenciales eran los que se convirtieron en arsenales de construcción naval importantes, el arsenal de La Carraca, El Ferrol y Cartagena,<sup>20</sup> y Barcelona, no como astillero militar, pero sí como lugar de fabricación de productos necesarios para la Marina (pólvora, velas, uniformes de la marinería...) o como lugar de carga de madera o hierro para los arsenales o, finalmente, como lugar de embarque de los hombres de la matrícula de marineros catalanes.<sup>21</sup> Entre esos cuatro puertos se estableció un movimiento constante en el que se mezclaba el transporte simple de materias primas, de dinero y de hombres, que sirvió para asegurar una presencia en las costas que favorecía la creación de convoyes formales<sup>22</sup> o informales<sup>23</sup> con cierta eficacia, como lo podemos comprobar en los ejemplos citados en nota. Subrayemos que, a pesar de su situación geográfica excéntrica, el hecho de ser un puerto central para el aprovisionamiento de la Marina favorecía que lo visitasen los navíos de guerra, con una frecuencia que habría que determinar lo mejor posible.

19. José Antonio ASENSIO BERNALTE, «Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III (1759-1788)», en *Actas del Primer Congr s d'Historia Moderna de Catalunya*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1984, vol. I, pág. 721-730.
20. José Patricio MERINO NAVARRO, *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
21. Magda MIRABET I CUCALA y Olga LÓPEZ I MIGUEL, «La institucionalización de la Matrícula de Mar. Textos normativos y consecuencias para la gente de mar y maestranza», en Carlos MARTÍNEZ SHAW (coord.), *El derecho y el mar en la España moderna*, Granada, Universidad de Granada, 1995, pág. 217-240. En la misma obra, Carlos MARTÍNEZ SHAW y Roberto FERNÁNDEZ DÍAZ, «Las Revistas de Inspección de la Matrícula de Mar en el siglo XVIII», pág. 241-272.
22. El intendente de marina de Cartagena, marqués de Espínola, informó al secretario de Marina, Julián de Arriaga, de la llegada a dicho puerto, el 23 de octubre de 1759, del convoy de 12 embarcaciones protegido por el navío de guerra *Castilla*. Entraron en Cartagena por lo desfavorable de los vientos. Llegaron a Barcelona el 30 de octubre. El comandante del *Castilla*, Pedro de Castejón, informó que a la altura de Altea se cruzó con cinco jabeques y una saetia de moros. Las circunstancias de la navegación obligaron al capitán a amarrar todo el convoy en el puerto de Altea y a salir él a limpiar el mar de la presencia enemiga (AGS, SM, Leg. 441-B, carta de Pedro Castejón a Julián de Arriaga, Barcelona, 1-XI-1759).
23. Por ejemplo, el 3 de marzo de 1759, ante el mal tiempo y la amenaza de presencia corsaria, los navíos de registro de la Real Compa a de Barcelona pidieron al secretario de Marina, Julián de Arriaga, que facilitara la navegación por el Mediterráneo para que los barcos de la Compa a pudieran ir a las islas de Santo Domingo sin problemas. El ministro Arriaga pidió, el 24 de marzo, al intendente de Marina de Cartagena, el marqués de Espínola, que hiciera salir algún navío de guerra a cruzar entre Cartagena y Alicante. El *Atlante*, al mando de don Francisco Xavier de Tilly, salió de Cartagena el 11 de abril para corsear entre Alicante e Ibiza logrando apresar un pingue argelino. El *Atlante* regres  a Cartagena el 15 de abril y volvió a zarpar el 18 para convoyar un pingue cargado de pólvora que iba a Cádiz (AGS, SM, leg 441-B, cartas de los miembros de la Real Compa a de Barcelona, Barcelona, 10-III-1759). Sobre la Real Compa a: José María OLIVA MELGAR, *Cataluña y el comercio privilegiado con América en el siglo XVIII. La Real Compa a de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Universitat de Barcelona, 1987.

Los ejemplos aludidos demuestran que la Corona intentaba proteger el tráfico comercial catalán con los medios que tenía a su disposición, como podían ser los bajelos de guerra fuertemente artillados, pero también con un instrumento que se empezó a desarrollar durante los años cincuenta del siglo XVIII: las flotas de barcos ligeros, de jabeques, cuya historia debe ser, también, analizada mejor. Limitémonos a presentar un punto de partida artificial, basándonos en el año 1759. Y escuchemos también el eco del documento presentado por los comerciantes catalanes como un momento que influye en las estrategias militares de la Corona. Sabemos que el escrito que hemos comentado hace referencia a las presas anteriores a la llegada de Carlos III a Barcelona. Es esa petición hecha durante su estancia la que debe ser puesta en relación con una serie de medidas que calmaban los ánimos de los miembros de los gremios de mercantes.<sup>24</sup> Una medida tomada inmediatamente –con el rey todavía en Barcelona– fue, por ejemplo, obligar al capitán de la flotilla de jabeques, Manuel de Bustamante, a que «continúe su curso de moros en las costas de Cataluña»,<sup>25</sup> y esto contra una orden dada por la reina regente Isabel Farnesio. Bustamante obedeció las nuevas órdenes y navegó por las costas del norte de Cataluña. Saliendo de Cadaqués avistó al enemigo e intentó perseguirlo. Lo perdió de vista durante la noche, por lo que decidió seguir el curso del viento en dirección sudoeste cruzando toda la costa hasta Cartagena, donde tuvo que amarrar su flotilla por faltarle los víveres.<sup>26</sup> Asimismo, se ordenó que durante el invierno se mantuvieran en Cartagena dos navíos de guerra, una fragata y todos los jabeques, y que salieran en cuanto hubiera noticia de moros en la costa. Como lo hicieron, por ejemplo, los navíos *Triunfante* y *Vencedor* en diciembre de 1759.<sup>27</sup> Cartagena funcionó como un punto intermedio entre dos zonas importantes del tráfico marítimo español. Esa capacidad de reacción es notoria en el período invernal, cuando los jabeques tendían a esperar las noticias sobre barcos enemigos en Cartagena o en otros puertos españoles. Ese fue el caso de la flotilla de cuatro jabeques del comandante Diego Argote, que en febrero de 1760 capturó un pingue tripulado por 135 turcos y moros.<sup>28</sup>

Estas medidas para mejorar la protección de las costas durante el período invernal no eximieron de preparar otras de más envergadura, como el proyecto de bloquear Argel durante el verano de 1760, que fue realizado con un resultado mediocre. En efecto, en junio de 1760, salió del puerto de Cartagena la flota compuesta por el *Héctor*, al mando del marqués de Real Transporte, el *Aquilón*, el *Atlante*, el *Vencedor*, el *Septentrión* y la fragata *Juno*.<sup>29</sup>

Esta medida, excepcional, estuvo acompañada de otras que confirman la voluntad de enfrentarse al corso desde el principio de la temporada de los tiempos bonancibles, aprovechándose para ello de las informaciones que llegaban de

24. AGS, SM, leg. 705, petición del gremio de mareantes de Barcelona, en Barcelona, el 4-III-1761.

25. AGS, SM, leg. 441-B, carta del marqués de Squilace a Julián de Arriaga, en Barcelona, el 19-X-1759.

26. AGS, SM, leg. 441-B, carta de Manuel de Bustamante a Julián de Arriaga, Cartagena, 14-XI-1759.

27. El *Triunfante* estaba bajo el mando de Francisco Xavier de Tilly y posiblemente pudo apresar alguna embarcación de moros por alusiones por ahora indirectas que hemos encontrado en la documentación. Ver AGS, SM, Leg. 704, pliego con esta referencia datado de 2-II-1760.

28. AGS, SM, Leg. 441-A, informe de Diego Argote a Julián de Arriaga, Málaga, 13-II-1760.

29. AGS, SM, Leg. 482, Expediente sobre esta expedición a Argel que no tuvo grandes resultados pero que cruzó por las costas argelinas entre junio y septiembre de 1760.

Argel. Así, las autoridades militares quizá siguieron el consejo del teniente de navío Juan Nicolás Sereno, cautivo en Argel en 1759, que afirmaba que los corsarios principiaban su corso siempre por las islas de Ibiza o Mallorca y, a partir de ahí, se dirigían a las costas de la Península, «el cabo de Creus, San Antonio, los Alfaques, cabos de Palos y Gata y hasta Gibraltar»,<sup>30</sup> corseando durante 40 días y retirándose «si no hacen presa» por dichas islas. Este tipo de noticias explica que en la primavera de 1760 se diese orden de reagrupar la fuerza de jabeques de la armada española, siete en total, al mando de Diego Argote, para que «proporcione su corso entre aquellas islas, en espera de los argelinos que siempre se avistan en la primera salida que hacen pasada su Pascua, y que, con resguardo a que salen unidos hasta que después se separan esté con prudente atención a no dividir sus fuerzas, de modo que no se halle en estado de incorporarlas si tiene noticias y descubre que las de los moros no son inferiores, y que, hasta fines de abril, no regrese a Cartagena».<sup>31</sup> Y en ese mes de marzo de 1760, se afirmaba que del puerto de Argel habían salido una fragata de 50 cañones, una polacra de 18 y otras 18 embarcaciones de diversa fuerza.<sup>32</sup> El nivel de la amenaza obligaba a las autoridades españolas a reforzar esa primera barrera, enviando al *Septentrión* a las Baleares y al *Héctor* a las del cabo de San Martín.<sup>33</sup> A pesar de todo esto, el comandante de los jabeques afirmó no haber encontrado navío enemigo alguno:<sup>34</sup> la información también atravesaba el Mediterráneo desde la Península hasta las aguas de la bahía de Argel. No es una casualidad si las alusiones a argelinos en las fuentes utilizadas se refieren a su presencia en Tetuán, lejos de donde se les esperaba.<sup>35</sup> La estrategia de contención en las aguas baleares no tuvo el efecto esperado, quizá por eso se probó la mencionada estrategia de bloquear Argel durante el verano. Pero mientras se preparaba esta flota, continuaba el movimiento de la de jabeques. Volvieron al puerto de Cartagena a finales de abril. Las órdenes fueron dividir la flota en dos: una, dirigida por Argote, debía proteger la costa entre Cartagena y el cabo de Creus; la otra, formada por tres jabeques y el chambequín *Andaluz*, debía proteger las aguas del Estrecho. En su crucero del mes de junio por las costas levantinas, Argote consiguió apresar una embarcación. Los moros que la tripulaban le afirmaron que habían estado corseando entre los Alfaques y Tarragona, capturando tres londros catalanes.<sup>36</sup> El comandante de la escuadra decidió ir hacia Barcelona, puerto en donde estaba anclado el navío de guerra *América*, que informaba también de que las costas catalanas estaban «infestadas de velas latinas de moros, entre ellas tres galeotas».<sup>37</sup>

Uno de los aspectos que hay que tener en cuenta para entender la lucha contra el corso es, por lo tanto, el tiempo de reacción. Por ejemplo, los jabeques de

30. AGS, SM, Leg. 441-B, carta del teniente de navío, Juan Nicolás Sereno a Julián de Arriaga, Argel, 28-I-1759.

31. AGS, SM, Leg. 441-A, Real Orden firmada por Julián de Arriaga el 15-III-1760. La flota de jabeques llega a la ciudad de Palma el día 24 de marzo.

32. AGS, SM, Leg. 704, carta de Carlos Reggio, comandante general de la plaza de Cartagena, a Julián de Arriaga, Cartagena, 19-III-1760.

33. AGS, SM, Leg. 441-A, carta de Carlos Reggio a Julián de Arriaga, Cartagena, 19-III-1760.

34. AGS, SM, Leg. 441-A, carta de Diego de Argote a Julián de Arriaga, Ibiza, 17-IV-1760.

35. AGS, SM, Leg. 704, carta del marqués de Squilace a Julián de Arriaga, Palacio del Buen Retiro, 27-III-1760, confirmando la presencia de dos jabeques argelinos que huyeron ante la presencia del *Héctor* a la bahía de Tetuán.

36. AGS, SM, Leg. 441-A, carta de Diego de Argote a Julián de Arriaga, Palma de Mallorca, 26-VI-1760.

37. AGS, SM, Leg. 441-A, carta de Pedro Pablo Arrigoni, comandante del *América*, a Julián de Arriaga, Barcelona, 27-VI-1760.

Argote regresaron a Cartagena a principios de julio para remplazar a los marineros y artilleros enfermos. Llegaron el 5 y zarparon hacia Cataluña el 14 de julio.<sup>38</sup> Estaban en Barcelona hacia principios de agosto, y salieron hacia Peñíscola el día 5 de ese mes. En dicho puerto les informaron de la presa de un pingue catalán entre Vinaroz y los Alfaques por jabeques argelinos. La flota española fue en su busca, pero no consiguió encontrarlos y decidió navegar hacia el cabo de San Antonio, donde diferentes averías de tres de los cuatro jabeques les obligaron a volver a Cartagena a finales de agosto.<sup>39</sup> Con la llegada de esta flotilla a su base logística, la presencia armada de la Marina desaparece, pues no encontramos noticias sobre los navíos de Su Majestad hasta finales de septiembre, cuando se informa desde Cartagena que el bajel *Atlante* y la fragata *Perla* salían para Barcelona. La flota de jabeques había estado fondeada también hasta principios del otoño y salió cuando se avisó de la presencia corsaria en el Estrecho. Estuvieron en Málaga durante el mes de octubre y noviembre, para volver a Cartagena a principios de diciembre, donde se ordenó mantener cuatro en estado de navegación y reparar los otros cuatro, para lo que pudiera acontecer.

Pero en el Mediterráneo siempre hay movimiento, incluso en invierno. Se denunciaron capturas corsarias en las costas de Tortosa,<sup>40</sup> en Altea y en Santa Pola.<sup>41</sup> Estos informes aceleraron la salida de una flotilla de jabeques al mando de Francisco de Vera, que capturó a un jabeque argelino cerca de Los Llanos de Almería.<sup>42</sup>

Nos gustaría subrayar cómo la defensa de las costas catalanas era vista desde Madrid como un problema geográfico global al que se intentó responder con alguna medida particular, como el bloqueo de Argel, o con medidas estratégicas que insertaban a las costas catalanas dentro del conjunto ibérico, lo cual no dejaba de ser natural, no sólo por razones políticas sino también porque los intereses de los comerciantes catalanes se abrían ya de forma consistente no sólo a las costas ibéricas sino también a las de la América española. Aun así, las medidas estratégicas de orden militar tomadas durante los años posteriores a 1759 tendieron a intentar proteger lo mejor posible los intereses comerciales catalanes y españoles prestando particular atención a acontecimientos periódicos de carácter comercial claves para la vida económica del Principado, como por ejemplo, las ferias francesas estivales de Beaucaire, a las que iban numerosos barcos catalanes, y también los corsarios.

Esto lo sabía el conocido comandante de jabeques Antonio Barceló.<sup>43</sup> En su crucero del verano de 1763 recorrió las costas entre Palamós y el cabo de San Antonio y vuelta a Barcelona, donde llegó a finales de julio y desde donde tenía previsto ir hacia el cabo de Creus a principios de agosto, «el mismo en que se res-

38. AGS, SM, Leg. 441-A, carta de Juan Domingo de Medina, intendente de marina de Cartagena, a Julián de Arriaga, Cartagena, 5-VII-1760 y 14-VII-1760.

39. AGS, SM, Leg. 441-A, carta de Diego de Argote a Julián de Arriaga, Cartagena, 27-VIII-1760.

40. AGS, SM, Leg. 705, carta de Ignacio Amich y Valdez al intendente José de Contamina, Tortosa, 10-I-1761.

41. AGS, SM, Leg. 705, carta de José Salillas, ministro de Marina de Alicante, a Julián de Arriaga, 14-I-1761. Se trata de los mismos corsarios que estaban en Tortosa unos días antes.

42. AGS, SM, Leg. 705, Relación de lo sucedido el día 21 de enero de 1761 a la escuadra de jabeques de SM, escrita por Francisco de Vera y Mayas, Málaga, 23-I-1761.

43. Juan Antonio GÓMEZ VISCAINO, «El teniente general de la Real Armada don Antonio Barceló y Pont de la Terra. El corsarismo en el Mediterráneo, las expediciones a Argel y el sitio de Gibraltar en el siglo XVIII», en *Milicias y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800)*. Actas, Madrid, Deimos, 2003, vol. 1, pág. 141-162; y «Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón del jabeque correo a teniente general de la Real Armada», *Revista de Historia Naval*, 97 (2007), pág. 57-68.

tituyen las embarcaciones de la feria de Belcaire». <sup>44</sup> Al año siguiente, en las mismas fechas, el intendente de Cataluña, Juan Felipe de Castaños, informó de la captura de un londo catalán cerca de Tarragona por una galeota mora, recordando a Arriaga «que según la experiencia que se tiene de otros años sería conveniente viniese a esta costa una de las escuadras de jabeques hasta que hubiesen vuelto de la feria de Beaucaire las embarcaciones que han ido a ella, a fin de librarlas de los insultos de los corsarios berberiscos, que por este tiempo acostumbran recalar en estas costas». <sup>45</sup> La respuesta del ministro de Marina resume la estrategia de la Corona para las costas catalanas:

Desde el principio de campaña está mandado que hagan el corso en levante una división de jabeques y otra de galeotas, que lo practican sin más detención en los puertos que la precisa para reponer sus consumos. <sup>46</sup>

Desde 1759, se habían creado ciertos automatismos y se habían aumentado los recursos puestos a disposición de la defensa contra el corso con la llegada de las cuatro galeotas mandadas construir en Nápoles y que entraban en servicio a principios de 1764, <sup>47</sup> y que ya eran siete en servicio en 1765, <sup>48</sup> a las que se ordenó, en dicho año, que cruzaran en dos divisiones por toda la costa entre los cabos de Palos y de Creus. Es cierto que hicieron presas, como la de un barquillo con 17 tunecinos en las aguas de Palamós, pero la falta de víveres las obligó a retirarse hasta Cartagena, dejando un vacío tras ellas que aprovecharon los argelinos para sembrar el terror en las costas catalanas durante el verano, «en tiempo del mayor peligro porque vuelven sus buques de la feria de Beaucaire». <sup>49</sup> El ministro Arriaga avisó a Cartagena para que se impidiera que las galeotas se parasen demasiado en su base, y se dio orden expresa al comandante, Francisco de Quevedo, para que volviera lo antes posible al Principado. Al mismo tiempo, se ordenó al intendente de Cataluña para que proveyera de víveres a estas embarcaciones cuando lo pidieran. El tiempo perdido en la ida y vuelta entre Cartagena y Barcelona tuvo efectos desastrosos: el día 2 de agosto de 1765, una galeotilla de moros tomó una tartana que volvía de Beaucaire con «géneros para este comercio que exceden las 400.000 libras». Esta captura parece haber encendido las protestas de los comerciantes catalanes, para quienes, según el capitán general de Cataluña, el marqués de la Mina, «no hay en la costa quien las abrigue [a sus embarcaciones], como otros años, no habiendo aparecido aún las galeotas del Rey». Y acaba su carta añadiendo, pesimista:

Lo expongo a V.E. por mi celo, por mi obligación y por los gemidos y las instancias públicas, y es cierto que si, como lo he representado a V.E. en otras ocasiones, se mantuviesen aquí dos jabeques, no se vería un corsario, pero cuando no se ha determinado, habrá razón eficaz que no alcanzo. <sup>50</sup>

44. AGS, SM, Leg. 443, carta de Antonio Barceló a Julián de Arriaga, Barcelona, 3-VIII-1763.

45. AGS, SM, Leg. 444, carta de Juan Felipe de Castaños a Julián de Arriaga, Barcelona, 18-VII-1764.

46. AGS, SM, Leg. 444, carta de Julián de Arriaga a Juan Felipe de Castaños, Madrid, 26-VII-1764.

47. Ver en AGS, SM, Leg. 444, el pliego sobre estas cuatro galeotas.

48. AGS, SM, Leg. 445, carta del intendente Blas de Barreda a Julián de Arriaga, Cartagena, 14-V-1765.

49. AGS, SM, Leg. 705, carta del marqués de la Mina a Julián de Arriaga, Barcelona, 20-VII-1765.

50. AGS, SM, Leg. 705, carta del marqués de la Mina a Julián de Arriaga, Barcelona, 10-VIII-1765.

La respuesta que dio Arriaga a esta amarga observación puede ser utilizada como conclusión para este breve trabajo, que es un primer paso para intentar establecer los ritmos de respiración de la defensa de las costas hispanas frente a una amenaza corsaria que estaba lejos de ser decadente. Arriaga afirmó:

...siendo sensible no poder tener embarcaciones en todas partes, prevengo a V.E. de orden de S.M. en respuesta haberse inmediatamente mandado volviessen a ellas unas galeotas sin más detención en Cartagena que la precisa para reemplazar sus víveres y también se dio ya providencia para que los jabeques de la división del cargo de don Vicente Pignateli siguiesen el mismo destino.<sup>51</sup>

## Conclusión

A modo de breve conclusión, podríamos decir que la preferencia de la Corte parece dar la prioridad a la concentración de los recursos en el puerto de Cartagena como punto intermedio entre las dos zonas más dinámicas de la costa hispánica del momento, simbolizadas por los puertos de Barcelona y Cádiz, intentando mantener una movilidad que pudiera responder a las plurales amenazas que suponía la actividad corsaria, lo cual no impide que tengamos la sensación de que a veces las decisiones iban a remolque de los acontecimientos, un poco como hemos visto en las galeotas del Rey siguiendo el rastro de los bajeles argelinos a partir de los avisos de capturas que las torres costeras o los barcos mercantes les iban dando. Las autoridades de la Marina podían prever ciertos movimientos gracias a la experiencia acumulada (es el caso de las ferias de Beaucaire), pero cada año la situación cambiaba y el espectro de posibilidades hacía que ciertas zonas, como la catalana, aun consideradas clave, podían quedar desguarnecidas.

Lo que nos parece esencial es confirmar la idea de que el auge de la economía catalana durante la segunda mitad del siglo XVIII hizo, seguramente, y esto es una hipótesis que nos gustaría desarrollar en futuros trabajos, que los corsarios se presentasen más a menudo delante de las costas del Principado que en períodos anteriores. La lectura que hemos hecho del origen geográfico de los hombres rescatados en la redención general de 1768 y de los lugares donde fueron capturados tiende a confirmar esta idea para un tiempo relativamente corto. Pero dentro de esta perspectiva cronológica reducida, que hace de Barcelona un centro periférico en cuanto a la concentración de recursos defensivos, pero paradójicamente central, pues necesita ser defendido por ser clave para el comercio de los territorios de la Corona, parece adivinarse una voluntad de Carlos III para hacer frente al desafío corsario según las particularidades geográficas de Cataluña, los regímenes temporales de su comercio, su carácter abierto al espacio franco-italiano, al andaluz<sup>52</sup> y, a fin de cuentas, al americano.<sup>53</sup>

51. AGS, SM, Leg. 705, carta de Julián de Arriaga al marqués de la Mina, Madrid, 17-VIII-1760.

52. Eloy MARTÍN CORRALES, «El comercio catalano-andaluz en la primera mitad del siglo XVIII», en *Las relaciones comerciales del siglo XVI al XVIII. Primer Congreso de Historia Catalano-Andaluza*, Hospitalet de Llobregat, Fundació Gresol Cultural, 1995, pág. 129-166. En el mismo volumen: Assumpta MUSET I PONS, «Cataluña y el mercado andaluz en la segunda mitad del siglo XVIII», pág. 166-190.

53. Carlos MARTÍNEZ SHAW, *Cataluña en la Carrera de Indias*, Barcelona, Crítica, 1981; y «El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate», en Antonio MIGUEL BERNAL (coord.), *El Comercio Libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987, pág. 43-52.