

LA DEFENSA DE LAS COSTAS, DEL TRÁFICO MARÍTIMO Y DE LOS SÚBDITOS FRENTE AL CORSO MUSULMÁN EN LA ESPAÑA DE LA EDAD MODERNA¹

Eloy Martín Corrales

Se ha escrito mucho acerca del corso² que enfrentó a lo largo de la Edad Moderna a algunas potencias cristianas (especialmente España, Portugal y algunos Estados y posesiones de la península itálica) con las musulmanas (Regencias del Norte de África e Imperio Otomano). Las diferencias más importantes entre el corsarismo practicado entre países europeos entre sí y el corso entre cristianos y musulmanes fue que en el segundo caso los enemigos eran perseguidos para convertirlos en esclavos (en el primero, solían quedar libres aunque despojados de sus embarcaciones y/o bienes). Además la actividad estaba regulada por una serie de ordenanzas que establecía la validez de las presas efectuadas por los corsarios, que si las incumplían se veían obligados a devolver sus capturas e, incluso, a indemnizar a sus víctimas. Por el contrario, en el caso del corso entre cristianos y musulmanes prácticamente no existían excepciones: todas las capturas, si se trataba del enemigo de la fe, eran válidas (buenas presas).³

Sin embargo, numerosos aspectos apenas han sido abordados y buena parte de los analizados lo han sido a escala local, por lo que carecen de una visión de conjunto que ralentiza el avance en el conocimiento de un fenómeno tan específicamente mediterráneo (por mucho que tuviera una prolongación atlántica, especialmente entre el Cabo de San Vicente y las Islas Canarias).

En este texto reflexionaré sobre la eficacia de la defensa del litoral y del tráfico marítimo, así como de la preocupación que la monarquía hispana sintió por la suerte de las decenas de miles de sus súbditos que fueron cautivados por los corsarios musulmanes a lo largo de la Edad Moderna.

A la hora de encarar la evolución de las defensas costeras hay que tener en cuenta en primer lugar la existencia de un sistema portuario que debía facilitar la tarea defensiva del litoral. No caben dudas acerca de que a lo largo de la Edad Moderna existió un sistema portuario imperial, en el que sus elementos (los puertos) y sus funciones (comercial, militar, pesquera, etc.) estaban, naturalmente, interrelacionados. Entre los puertos se estableció una jerarquización, así como las lógicas relaciones de complementariedad y/o competitividad. Se trataba de un sistema portuario que englobaba varios subsistemas. El primero, por su importancia, el de la Carrera de Indias (cabecera española, bases canarias, puertos americanos y prolongación filipina). El segundo, el flamenco (con los puertos de Amberes, Ostende, Dunkerque, Calais, etc.). El tercero, el formado por los puertos de las posesiones españolas en la península itálica : puertos peninsulares (Nápoles), insulares (Messina en Sicilia; Cagliari en Cerdeña) y presidios a lo largo del litoral occidental (Finale y Porto-Logón). El cuarto, la línea que iba desde Orán hasta Ceuta en el litoral norteafricano (que incluía el Peñón de Vélez de La Gomera, el Peñón de Alhucemas y Melilla). Por último, el sistema portuario español que estuvo formado por dos fachadas marítimas, la mediterránea (con las Baleares, la prolongación hasta la frontera portuguesa y el Archipiélago Canario) y la atlántica (litoral

gallego y cornisa cantábrica). El eje Sevilla-Cádiz, y más especialmente la bahía gaditana, debería haber actuado como una auténtica clave de bóveda que hubiera dinamizado la complementariedad de las distintas funciones desarrolladas por los diversos puertos, en aras de una optimización de los recursos económicos disponibles. En paralelo, debía asegurar la mejor defensa posible de los diversos subsistemas citados, garantizando un fluido y seguro tráfico marítimo entre todos ellos. El eje América-Sevilla-Barcelona-Génova, que podría considerarse como la prueba fehaciente de la perfecta articulación y funcionamiento (incluida la tarea defensiva) del sistema imperial español, constituye en realidad la prueba de su ineficacia ya que su función fundamental (el traslado de plata americana al Flandes español para asegurar su dominio, aunque era casi imposible de defender), constituyó una auténtica sangría en capitales y recursos de todo tipo que terminó afectando a los restantes subsistemas portuarios, y a la más eficiente defensa de cada uno de ellos, especialmente al Mediterráneo.⁴

En suma, el sistema portuario español (subsistema del imperial) estuvo débil y desigualmente articulado y defendido, como consecuencia de su casi completa subordinación a los intereses imperiales de la Monarquía: la ingente y casi imposible tarea de conservación y defensa de sus vastos dominios europeos, americanos, asiáticos y africanos, que planteaba exigencias de enorme magnitud.

La Carrera de Indias se organizó con el sistema bien conocido de Flotas y Galeones que incluían una escolta de navíos de guerra para impedir el éxito de los atacantes, ya fuesen armadas o corsarios enemigos. La posterior aparición de los navíos de registros (así como los de correos y otros) no supuso un aumento en la indefensión de estas naves, ya que suplían su soledad con su rapidez y menor atractivo económico para todos aquellos que surcaban los mares en busca de botín. Además, se pusieron desde bien pronto en marcha la Armada del Caribe, sustituida en los siglos XVII y XVIII por la Armada de Barlovento, la Armada del Mar del Sur, la Guarda de la Carrera de Indias (que no fue permanente) y, para cubrir el triángulo Canarias-Azores-Cabo San Vicente, la Armada Guardacostas de Andalucía (también denominada Real de la Guarda de la Corona, de la Avería, del Estrecho, etc.); todas ellas con su, en teoría, continuo patrullar por el Atlántico completaban la defensa de la Carrera.⁵ Las fuentes archivísticas y la bibliografía especializada informan abundantemente de las naves hispanas apresadas por las flotas y corsarios enemigos. Entre las pérdidas más importantes hay que citar la pérdida de parte del tesoro de Moctezuma, capturado por el francés Jean Florin en 1522 y la de una flota de la plata que, en 1628, cayó en poder de los mendigos del mar holandeses.⁶ Para el siglo XVIII disponemos de la relación de capturas entre 1700 y 1778: un total de 140 naves cayeron en manos de los enemigos de la Corona (fundamentalmente de los europeos). Es de destacar que el grueso de las pérdidas, 99, se produjeron en el marco de la Guerra de Sucesión (1700-1714).⁷ No parecen pérdidas muy importantes, especialmente si tenemos en cuenta el volumen del tráfico que generó la Carrera de Indias, aunque hay que tener en cuenta que en casi todos los apresamientos se trató de naves cargadas de mercancías valiosas a la ida y de plata a la vuelta. De hecho se perdieron más embarcaciones debido a los inevitables naufragios.

Quizás, al menos parcialmente, lo anterior se explique si tenemos en cuenta el hecho de que la mayor parte de productos y mercancías que iban en dirección a las colonias americanas pertenecían a extranjeros, al igual que buena parte de la plata y coloniales que transportaban las naves a su regreso. Esta circunstancia llevó a algunos contemporáneos a pensar que en la buena salud de la Carrera estaban sumamente interesados los países europeos, cuyos naturales controlaban el comercio americano. Así lo expuso en 1726 el brigadier Mateo de Cron, quien argumentó que para mejor prevenir los ataques enemigos contra flotas y galeones sería

oportuno comunicar a los monarcas extranjeros que “tuviesen bien entendido que si los dichos Galeones y Flotas se vieses en el menor riesgo de ser acometidos, llevan orden los jefes de S.M. a pena de la vida de arrojar al mar todo el oro y la plata con la demás cargazón, papeles, y libros de registro, de modo que, ya que la España padezca un tal perjuicio, no quedarán exentos de él las demás naciones de Europa”.⁸

En suma, no parece que la acción del corsarismo europeo, y mucho menos del musulmán, fueran un obstáculo de importancia para el buen funcionamiento de la Carrera de Indias.⁹

La defensa de Flandes, la cornisa cantábrica y el litoral atlántico andaluz, así como el tráfico marítimo entre las citadas zonas fue el cometido de la Armada del Mar Océano, en realidad un conjunto de Armadas (de Vizcaya, de Portugal, de Galicia, de Guipúzcoa y de Flandes, que podían ser parte integrante o el núcleo de la citada armada según la coyuntura). Fue insuficiente para asegurar una eficiente defensa del tráfico marítimo hispano, que sólo fue posible cuando no se estuvo en guerra contra las potencias regionales, especialmente contra Francia, Gran Bretaña (recuérdese el terrible descalabro de la Invencible) y las Provincias Unidas de los Países Bajos. En los numerosos períodos en los que se vio envuelta en guerra con potencias del norte, el coste para las flotas militar y mercante hispana fue enorme: casi desapareció del tráfico internacional en la zona, por lo que no se pudo asegurar convenientemente el comercio de los puertos norteños españoles con Flandes y, mucho menos, el envío marítimo de plata en tal dirección.¹⁰ Sin embargo, favoreció una intensa actividad corsaria contra las valiosas naves inglesas, holandesas y de otras naciones coyunturalmente enemistadas con la monarquía española, que abordaremos más adelante.¹¹

En el Mediterráneo, la política naval de la monarquía se basó en el convencimiento de que el Mediterráneo occidental no era propiamente “un mar, sino una sucesión de llanuras líquidas comunicadas entre sí por puertos más o menos grandes”.¹² De ahí que la organización y defensa de los dominios mediterráneos recayera fundamentalmente en los puertos fronterizos con el enemigo secular (los musulmanes), formando una especie de media luna defensiva que discurría a lo largo de los litorales italianos y norteafricano.

En lo que se refiere a Italia, hay que destacar la práctica de fortificación de su litoral y el determinante papel desempeñado en la defensa por algunos puertos, convenientemente dotados de soberbias fortalezas y poderosa artillería (Nápoles, Cagliari, Messina, etc., así como los presidios artillados de Finale y Porto-Logón).¹³ Completaban la defensa marítima de los dominios italianos (que incluía expediciones de castigo al litoral norteafricano) las escuadras de galeras de Nápoles y Sicilia, cada una con unas doce embarcaciones del citado tipo (aunque su número fue siempre oscilante) a lo largo de los siglos XVI y XVII. Desde que Génova rompió su alianza con Francia y se alió con Carlos V, puso su escuadra de galeras al servicio de este último. En este cometido destacaron especialmente los Doria, propietarios de buena parte de las naves que componían la escuadra genovesa. También estuvieron temporalmente al servicio de la monarquía española las galeras de Lucca y Florencia.¹⁴

Por lo que respecta a la línea defensiva formada por los presidios españoles en el litoral norteafricano (de Trípoli a Melilla hasta mediados del siglo XVI, y de Orán hasta Ceuta, incluyendo Melilla, Peñón de Vélez de La Gomera y Peñón de Alhucemas, en adelante), también hay que destacar que estuvieron eficazmente fortificados y artillados.¹⁵ Buena parte de los mejores puertos de la zona no pudieron ser utilizados por los corsarios norteafricanos que, además, fueron obstaculizados en su actividad por las escasas embarcaciones con las que fueron dotados los *presidios*.¹⁶

La clave de bóveda que articulaba esta línea defensiva italo-africana fue la isla de Malta, especialmente su formidable puerto de La Valetta. Había sido cedida por Carlos V a los caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén en 1530 para que cumplieran el cometido de frenar el paso de la flota otomana al Mediterráneo occidental y combatiera a los corsarios norteafricanos. Sin embargo, fuera de unas contadas campañas y no excesivas presas en el Mediterráneo occidental, el grueso de las capturas de la orden jerosolimitana tuvieron lugar en el Mediterráneo oriental.¹⁷

La última línea defensiva la constituyó el propio litoral español.¹⁸ En primer lugar hay que señalar la red de atalayas (torres vigías, de *moros*, de *guaita*, etc.) conectadas unas con otras visualmente y que, desde Ayamonte en la frontera portuguesa, hasta Port-Bou en la francesa, cubría la totalidad de las costas de Andalucía occidental¹⁹ y oriental,²⁰ el litoral murciano,²¹ la fachada marítima valenciana,²² las costas catalanas,²³ y los archipiélagos balear²⁴ y canario.²⁵ Agustín de Horozco describía muy bien el sistema en 1591, al hablar de una torre situada en la punta de San Sebastián de la ciudad de Cádiz:

Sobre la bóveda más alta de la torre había otro capitelillo, en forma de linterna, adonde en la hora que ya el día declina al ocaso y entra la negra noche se ha continuamente hecho y hace un pequeño fuego de alquitrán o de leña chamiza seca y delgada, fácil de se emprender por el guarda o atalaya que de esto tiene cargo, y al punto que esta llama es vista, luego se hace otra tal en la torre del almadraba de Hércules, y en el castillo de Sancti Petri, y desde él va por las demás torres hasta el Estrecho de Gibraltar, reino de Granada, Murcia, Valencia, Aragón y Cataluña, y otras costas en un instante.²⁶

Aunque estas torres tenían un carácter netamente preventivo (dar aviso de la presencia de embarcaciones enemigas mediante señales acústicas, de humo y mediante fogatas) algunas contaron con pequeñas piezas de artillería.

La defensa preventiva fue reforzada por una línea más espaciada, constituida por las Torres de Defensa, menos numerosas que las atalayas, aunque de mayor entidad y dotadas regularmente con piezas de artillería. Otra línea defensiva, con menos elementos que la anterior, fue la construcción de fortines en la misma línea de playa. Dotadas de una más o menos nutrida guarnición y de numerosas piezas de artillería, se ubicaron preferentemente en lugares de aguada, para impedir que los corsarios norteafricanos se pudieran abastecer de la tan necesaria agua, y en zonas del litoral de fácil desembarco, con el objetivo de obstaculizar que actuasen con total impunidad. Finalmente, una serie de castillos ubicados más al interior y en una posición elevada de gran visibilidad, que cumplían una función de vigía, dada su privilegiada situación, y de puntos organizadores de la respuesta armada a cualquier desembarco berberisco avistado.

En el litoral andaluz encontramos torres de defensa (la Galera, Baños, Lance de las Cañas, Cala del Moral, Torre del Mar, Algarrobo, Torrox, Río de la Miel, Moya, etc.), fortines en la misma línea de playa (Tolmo, Punta Mala, Sabinillas, Carchuna, Castillo del Marqués, La Herradura, Maro, etc.) y castillos en lugares elevados (Fuengirola, Castell de Ferro).²⁷ Lo mismo sucede en el caso murciano, en el que se alternaron las torres de defensa (El Estacio, Mazarrón, Cabo de Palos, Cope, Portmán, Azohía o de la Subida, Caballos, etc.), los fortines (Macenas) y los castillos (San Juan).²⁸ En el valenciano: torres (Torre del Mar del Grao de Burriana, Campello, Grao de Sagunto, etc.), fortines (Oropesa, El Grao de Sagunto, Sant Martí o cap Prim, etc.) y castillos (Bernia, Ribera de Cabanes, El Azahar, Sagunto, Gilet,

etc.).²⁹ En el catalán: torres (Norfeu, Montgó, L'Escala, etc.), fortines (Trinidad, Ciutadella de Roses, etc.) y castillos (Sant Salvador de la Verdera, Begur, Montgri, Cornellá del Llobregat, Tamarit, etc.).³⁰ En las Baleares: torres (Penya Rotja, Major, Seca, Sant Vicens, Pedrissa, Portopetro, Sa Calobra, etc., en Mallorca; Sal Rossa, Portas, Pirata, Rovira, Mulá, Sa Plana, En Valls en Ibiza; Punta Prima, Es pí d'es català, Cabo de Berbería y Punta de la Gavina en Formentera), fortines (Amer en Mallorca; iglesias de San Antonio y de Santa Eulalia) y castillos (Alaró, Pollença, Santueri, Bellver, Artà y Capdepera en Mallorca; Monte-Toro en Menorca; Cabrera).³¹ Y en las Canarias: torres (San Pedro Mártir en Gran Canaria; Águila, en Lanzarote; Caleta de Fuste y Tostón en Fuerteventura; del Conde en La Gomera), fortines (San Pedro y San Telmo en Tenerife; San José y San Gabriel en Lanzarote) y castillos (de la Luz, Santa Catalina, Santa Ana, Mata y Romeral en Gran Canaria; San Cristóbal, Paso Alto, San Miguel y San Felipe en Tenerife; Guanapay o Santa Bárbara en Lanzarote; Santa Catalina y San Miguel en La Palma).³²

Por último hay que tener en cuenta toda una serie de ciudades y localidades costeras, de mayor o menor importancia, dotadas de un más o menos eficaz recinto amurallado y defensas artilleras que proporcionaban mayor seguridad al sistema defensivo que, al menos en teoría, estaba dotado de una suficiente dotación de tropas y armamento. En Andalucía occidental, Ayamonte, Lepe, Huelva, Cartaya, Sanlúcar de Barrameda, Rota, Cádiz, Puerto de Santa María, Tarifa, Gibraltar y Algeciras.³³ En la oriental, Marbella, Málaga, Nerja, Salobreña, Almuñecar, La Rábida, Almería, etc.³⁴ En el litoral murciano, Cartagena.³⁵ En el valenciano, Guardamar, Santa Pola, Alicante, Villajoyosa, Benidorm, Calpe, Denia, Oliva, Gandia, Cullera, Burriana, Valencia, Castellón de la Plana, Peñíscola, Vinaroz, etc.³⁶ En el catalán, Rosas, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Tossa, Blanes, La Escala, Mataró, Barcelona, Tarragona, etc.³⁷ En el archipiélago balear, Palma de Mallorca, Soller, Mahón, Ciutadella, Alcudia, Ibiza, etc.³⁸ En el canario, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de La Gomera, etc.³⁹

No todos los elementos eran estáticos en lo que se refiere a la defensa terrestre. Los atajadores tenían el cometido de recorrer a caballo al amanecer el litoral, teniendo especial cuidado en vigilar los lugares del litoral más propicios para las emboscadas de los corsarios musulmanes (calas escondidas, etc.), así como de informar las novedades (especialmente las referidas a la existencia de embarcaciones enemigas en el litoral) a las torres atalayas o defensivas. También unidades de caballería del monarca, patrullas volantes estacionadas en determinadas fortalezas o ciudades, las milicias de los diversos reinos y concejiles, así como otras fuerzas más o menos reglamentadas y/o espontáneas (la población local era llamada a rebato en ocasiones de peligro), tenían el cometido fundamental de acudir en socorro de cualquier punto defensivo o localidad atacada, así como para repeler los desembarcos de los que se tuviera noticia. Como corolario, se pusieron en marcha políticas defensivas que intentaban coordinar al máximo todo el potencial defensivo y ofensivo disponible en los litorales occidental⁴⁰ y oriental andaluz,⁴¹ en Murcia,⁴² en Valencia,⁴³ en Cataluña,⁴⁴ en Baleares,⁴⁵ y Canarias.⁴⁶

Además, otros sistemas de vigilancia, nacidos con finalidades distintas, también contribuyeron a alertar la posible presencia de embarcaciones corsarias musulmanas en el litoral hispano. Fue el caso del sistema preventivo puesto en marcha para combatir el contagio de las epidemias de peste, que usualmente llegaban por la vía marítima, consistente en guardias costeras y, en el siglo XVIII, reforzadas por embarcaciones que patrullaban la costa. Lo mismo sucedió con el servicio puesto en marcha por la Hacienda Real para evitar el contrabando y el comercio clandestino en general y las Rentas del tabaco en particular. Sus

agentes que, por tierra o mar, patrullaban por el litoral, también alertaban de la presencia de corsarios enemigos.⁴⁷

El sistema defensivo terrestre se complementaba con la defensa del litoral a cargo de la Armada de galeras de España, así como de las mantenidas por algunos reinos y ciudades peninsulares. El proceder de los Reyes Católicos en el momento de la formación de flotas fue el de unir a las naves de guerra con las que contaran con otras mercantes que, previo embargo por la Corona, eran más o menos eficazmente artilladas. Inmediatamente después de la conquista de Granada existió una escuadra permanente de cuatro galeras (Armada Real de Galeras) que custodiaba el litoral granadino, poniendo especial atención en el cometido de impedir la libre comunicación de los moriscos con los norteafricanos. Posteriormente, pasó a ser conocida como la Armada de Galeras de España, o del Mediterráneo (aunque la galera caracterizó esta escuadra, no siempre fueron las naves más numerosas) en la medida que pasaron a custodiar el Levante español: desde Andalucía hasta Cataluña. El número de las naves que la integraban no hizo sino crecer a lo largo del Quinientos (10 en 1520, 40 en 1527, 57 en 1543, 80 en 1558, más de 150 en vísperas de la batalla de Lepanto, etc.), centuria marcada por el enfrentamiento marítimo de los Imperios Otomano y de los Habsburgo españoles (batallas de La Prevesa, Gelves, Lepanto, etc.) que dio paso a las treguas de las dos últimas décadas del citado siglo. En el Seiscientos, el declive de la armada mediterránea fue evidente, como lo demuestra el hecho de que entre 1646 y 1655 solo contara con siete unidades, reducida a seis en el inicio de la Guerra de Sucesión a la Corona española.⁴⁸ En buena parte, como consecuencia del sistema de asientos, la tarea preventiva de patrullaje por las llanuras líquidas del Mediterráneo que debía dar consistencia a la doble línea defensiva arriba citada, quedaba en manos de particulares (que a menudo estaban más interesados en la actividad comercial que en la bélica).

En el siglo XVIII, la Marina de guerra española sufrió una importante transformación que comenzó en 1714 con la unificación de todas las armadas existentes hasta la fecha, con la creación, en 1726, de tres departamentos marítimos (El Ferrol, Cádiz y Cartagena) con sus correspondientes arsenales y la división del litoral en provincias marítimas (con un Ministro de Marina al frente) y se impulsaron los arsenales en cada departamento. En lo que hace referencia a las embarcaciones de guerra, aunque la escuadra de galeras tardó bastante en ser suprimida (1754), lo cierto es que solo actuaban ya como una marina auxiliar de la formada por los navíos de alto bordo de más de un puente, navíos de línea que pronto superaron la cincuentena de cañones. También jugaron un papel importante los jabeques incorporados a la marina real.⁴⁹

En esta centuria se hicieron enormes, e inútiles a la postre, esfuerzos para organizar una marina de guerra que pudiera imponerse a la inglesa. La impresionante política de construcción de formidables navíos de línea, así como la adquisición de otras unidades navales, no pudo evitar el encadenamiento de derrotas de la armada española a lo largo de la centuria. La derrota de la escuadra franco-española ante la inglesa en Trafalgar en 1805 simboliza la inutilidad de tales esfuerzos.⁵⁰

También se organizaron escuadras de galeras en algunos de los reinos de que se componía la monarquía, aunque en realidad fueron más los propósitos que la puesta en marcha efectiva de galeras u otras embarcaciones para combatir al enemigo. La problemática valenciana y el papel del centro corsario de Denia ha merecido un estudio monográfico.⁵¹ Barcelona armó dos galeras en 1692, aunque “fue de poco provecho”. Más eficaces fueron algunas iniciativas locales. Sitges, que construyó una fragata en 1685, Vilanova, otra en 1697 y Mataró, otra en

1697, consiguieron capturar varias naves norteafricanas que rondaban el litoral catalán. Por su parte, los vecinos de Tossa armaron una pequeña embarcación con la que apresaron la lancha de una nave de “moros”, etc. Lo anterior fue más fácil a partir de la segunda mitad del siglo XVII cuando las flotillas corsarias musulmanas se componían de dos o tres embarcaciones, y en pocas ocasiones de una sola.⁵²

En suma, el abigarrado conjunto de torres atalayas, torres de defensa, fortalezas de la playa, castillos en las estribaciones litorales, ciudades amuralladas, escuadras de galeras del monarca, escuadras que acudían al socorro del monarca (de Génova, de Nápoles y de Sicilia), galeras armadas por los distintos reinos, embarcaciones armadas por localidades o cofradías, el armamento en corso de particulares, los atajadores de la costa, las compañías de caballos de la costa, las milicias locales, los barquillos y guardas de sanidad, los barcas y guardas de rentas, la Armada del Mediterráneo en los siglos XVI y XVII y la marina real en el XVIII con sus potentes navíos de línea, formaban un sistema defensivo-ofensivo que, al menos en teoría, parecía como sumamente eficaz a la hora de frenar las embestidas de los corsarios musulmanes. ¿Realmente lo fue?

Si nos dejamos llevar por el peso de la inmensa historiografía disponible sobre los ataques corsarios⁵³ y, especialmente, por el peso que en el imaginario español tuvieron las citadas agresiones y sus secuelas de víctimas mortales y esclavos cristianos en el litoral norteafricano,⁵⁴ hay que convenir en que la defensa no fue en absoluto eficaz.

Naturalmente, por muy perfecta y eficiente que fuese la defensa terrestre y marítima de las costas españolas no fue posible repeler todos los ataques padecidos. No era fácil sostener el ataque de la todopoderosa flota otomana cuando, con el auxilio de Francia, pasó al Mediterráneo occidental y atacó determinadas zonas del litoral peninsular y de las Baleares. Tampoco fue fácil defenderse de las acometidas de las poderosas flotas corsarias de Dragut y otros célebres arráeces.⁵⁵

El análisis de la vastísima bibliografía disponible sobre la defensa costera no es de mucha utilidad (al menos de momento) en lo que se refiere a la posibilidad real de contabilizar las pérdidas (fallecidos, esclavizados, naves capturadas, pérdidas materiales, etc.). Y no lo es porque cada especialista ha prestado una desigual atención a los citados extremos que, además en buena parte de los casos, casi nunca son claramente especificados en las fuentes de la época. Aunque contamos con monografías muy útiles para contextualizar el fenómeno del corso hispano-musulmán,⁵⁶ lo que más abundan son los estudios a nivel provincial o regional, por lo general limitados a períodos más o menos largos, pero casi nunca referidos al conjunto de la Edad Moderna. Es lo que ocurre con los estudios sobre los casos de Andalucía Occidental,⁵⁷ del Reino de Granada,⁵⁸ del litoral murciano,⁵⁹ de las costas valencianas,⁶⁰ de la fachada marítima catalana⁶¹ y de los archipiélagos balear⁶² y canario.⁶³

Los musulmanes se apuntaron en su haber multitud de asaltos exitosos a un elevado número de localidades costeras españolas que fueron saqueadas, destruidas y de las que, aunque no en todos los casos, se llevaron a sus moradores en calidad de esclavos: Mahón (1535),⁶⁴ Gibraltar (1540), Soller (1542), Palamós (1543),⁶⁵ Cullera (1550), Ciutadella (1558),⁶⁶ Tabernas (1567), Cuevas de Almanzora (1573),⁶⁷ Lanzarote (1569, 1571, 1586 y 1618),⁶⁸ Fuerteventura (1593), San Sebastián de La Gomera (1618), etc. Estos devastadores ataques tuvieron un enorme impacto emotivo, independientemente del número de muertos y cautivos habidos. Incluso la monarquía se planteó sacar a los vecinos de Menorca y dejar exclusivamente en ella a la guarnición militar, con el argumento de defender la isla con mayor

eficacia.⁶⁹ Sin embargo, si se comparan con el saqueo y destrucción de Cádiz en 1596 por la escuadra anglo-holandesa, de Las Palmas de Gran Canaria en 1599, con la pérdida de Gibraltar (1704) y Menorca (1708) frente a la misma escuadra y con los bombardeos de algunas ciudades valencianas durante las guerras con franceses e ingleses a lo largo de los siglos XVII y XVIII, las cosas no parecen tan graves.

Los ataques corsarios, siempre numerosos, fueron decayendo en potencial a partir de la segunda mitad del siglo XVII y a lo largo del XVIII. De los descalabros causados por la armada otomana y las grandes escuadras corsarias se pasó a los ataques perpetrados por un reducido número de naves corsarias (tres, dos, en ocasiones, una) que, aunque con mayor capacidad ofensiva que en los siglos anteriores, se encontraron con una defensa más eficaz. Eso sí, su ligereza y gran movilidad las hacía especialmente difíciles de localizar y, por lo tanto, de batir. Además, sabían aprovechar perfectamente las ventajas que proporcionaba el extenso litoral español (con numerosísimos accidentes geográficos que facilitaban su ocultamiento a la espera de las presas).

A la hora de intentar contabilizar el número de los españoles que perdieron su libertad, de lo que les fue arrebatado y/o destruido (embarcaciones, mercancías, ciudades, etc.) solo contamos con unas escasas monografías que hayan sistematizado los datos disponibles. Sabemos que, aproximadamente, unos veinte mil cautivos (la mayoría españoles aunque no todos) fueron rescatados en las cerca de 50 redenciones llevadas a cabo por la Merced y la Trinidad a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII.⁷⁰ Sin duda alguna, muchos más fueron liberados por particulares, aunque no tenemos ni la más mínima idea de cuántos pudieron ser.⁷¹ Los Bennassar han identificado para los siglos XVI y XVII un total de 1.550 renegados cristianos en el Norte de África, de los cuales 459 españoles. Estiman que la primera de las cifras equivaldrían, en el mejor de los casos, al 0,5% de todos aquellos que renegaron. Aceptando tales cálculos con las debidas precauciones (no todos los renegados fueron previamente esclavos), tendríamos que renegaron unos 310.000 cristianos, de los cuales -en idéntica proporción- algo menos de 90.000 españoles.⁷² Para el siglo XVIII, siglo de decadencia del corso, contamos con una monografía que estima que unos 13.000 españoles fueron apresados por los norteafricanos.⁷³ En el caso catalán, al menos 1.091 habitantes del Principado fueron apresados en el Setecientos.⁷⁴ También disponemos de un estudio sobre el caso canario entre 1569 y 1749, que establece el número de ataques corsarios, cautivos, presas, redimidos, etc.⁷⁵ Las citadas, y parciales, cifras de cautivos, redimidos y renegados son excesivamente reducidas y no permiten hacernos una idea del total de españoles que cayeron en el cautiverio. Existe, asimismo, una amplísima bibliografía a escala local y regional (artículos en revistas, comunicaciones a congresos, jornadas, seminarios, etc.) que inciden en los anteriores aspectos, aunque dada la diversidad de enfoques apenas contribuyen a esclarecer los aspectos que nos interesan en este apartado. En definitiva, no podemos, por el momento, aventurar una cifra para el total de españoles capturados por los musulmanes a lo largo de la Edad Moderna, aunque no cabe duda de que tuvo que ser una cifra elevada. Sin embargo, conviene tener en cuenta que el número de esclavos cristianos capturados y el de sus embarcaciones y mercaderías apresadas fueron magnificados por las órdenes redentoras de cautivos, interesadas siempre en mover a piedad y compasión a la población para que entregara donativos para rescatar a los cautivos, y por los comerciantes que pretendían conseguir un mayor compromiso de la monarquía, especialmente de su marina de guerra, para que acabase con la actividad corsaria musulmana.⁷⁶

La magnitud intuida de las capturas nos indican que no se hizo todo lo posible para reducir el impacto de los ataques del corso musulmán. Lo primero que hay que tener en cuenta es

algo que ya se expuesto con anterioridad: la primacía dada por la Corona a la salvaguarda de sus posesiones imperiales (especialmente a los territorios americanos, a la Carreras de Indias y a Flandes). Dado que los mayores esfuerzos en hombres, embarcaciones, capitales y demás recursos se destinaron al citado empeño, es obvio que la defensa de los litorales hispano (incluidos los archipiélagos balear y canario) e italiano no recibieron toda la atención que merecían. Pero no se trataba únicamente de desinterés (queda establecer su alcance verdadero), ya que los crónicos apuros financieros de la Corona dificultaban los esfuerzos para erigir un sistema defensivo eficiente.

Si tenemos en cuenta el papel jugado por la marina real en la defensa de sus súbditos, todo parece indicar que la atención que mereció la Carrera de Indias nunca fue dispensada a los dominios europeos del Mediterráneo. El sistema de los asientos (por el que se entregaba la gestión de los mares a los propietarios de las galeras, ya fuesen marinos al servicio de la monarquía o particulares) es posible que favoreciera que los asentistas mirasen de salvaguardar sus propias naves por encima de cualquier otra consideración. Lo que iría en detrimento de sus obligaciones consistentes en la defensa de los habitantes del litoral y navegación españoles. Lo anterior explicaría que, mediado el siglo XVI, la monarquía se esforzara en poseer las galeras en propiedad (que llegaron a unas cifras realmente importantes) y administrarlas directamente. Realmente, fue necesario tal proceder, ya que el Quinientos fue el siglo XVI de los grandes enfrentamientos navales (La Prevesa, Lepanto, etc.) hay que convenir que se consiguió finalmente impedir el paso de la armada otomana al Mediterráneo occidental.

Tras la batalla de Lepanto (1571) cuando las dos armadas dejan de enfrentarse directamente y el Mediterráneo se convierte en un lago corsario, la política naval de la monarquía dejó mucho que desear. Continuó apostando por la galera, mientras que los corsarios norteafricanos no dudaron en pasar a utilizar preferentemente navíos de alto bordo, movido por velas y de mayor capacidad artillera, frente a los que las galeras tenían muy poco que hacer.⁷⁷ Paralelamente, la política naval española perseveró en su política de ocupación de los puertos naturales y ciudades más importantes del litoral norteafricano, como forma de impedir un mayor desarrollo del corso musulmán. De ahí el empeño en destruir los principales focos corsarios (repetidos ataques y proyectos de ataques a Argel, Tetuán,⁷⁸ etc.).

Buena parte de los errores y/o política naval desacertada para con el Norte de África fueron enmendados como consecuencia del resultado de la Guerra de Sucesión: pérdida de Flandes, de los dominios italianos y, especialmente, de Gibraltar (1704) y Menorca (1708). A partir de la firma del Tratado de Utrecht, la monarquía se esforzó insistentemente en construir una marina de guerra que pudiese competir con la inglesa. Intentos que finalizaron a fines del siglo, como vimos con anterioridad, en continuos fracasos. Si en lugar de comparar la realidad de la flota española con la inglesa, fijamos nuestra atención en lo ocurrido con los países norteafricanos, las cosas no parecen tan negativas. Es cierto que los bombardeos de Argel y los intentos de destruir algunos puertos corsarios no culminaron con éxito.⁷⁹ Incluso uno de los ataques a la ciudad argelina fue calificada satíricamente como “la expedición del piojo”. Admitiendo los citados fracasos, hay que convenir que a los argelinos no debieron hacerles tanta gracia, al ver lo inermes que estaban frente a los cañones de la Armada española. No menos terrible debió ser la pérdida, entre 1768 y 1769, de sus mejores embarcaciones corsarias a manos de navíos y jabeques españoles (tres jabeques de 20, 24 (*Caballo Blanco*) y 30 (*Danzig*) cañones respectivamente). Todo parece indicar que tales acontecimientos favorecieron que en el ánimo de las elites dirigentes norteafricanas en general, y argelinas en

particular, fuera tomando fuerza la idea de que era la hora de llegar a la firma de un Tratado con la monarquía española en evitación de un ataque que fuera, finalmente, exitoso.

Además, la lucha contra el corso musulmán resultó beneficiada por la coyuntura política del siglo XVIII, centuria en la que se superó buena parte de las carencias y limitaciones de la política portuaria austracista. La pérdida de Flandes y de los dominios italianos, así como la de Gibraltar y Menorca (que significaba la instalación de un enemigo tan temible como el inglés en zonas muy sensibles del comercio marítimo español), como consecuencia de la derrota en la Guerra de Sucesión obligó a la nueva dinastía reinante, los Borbones, a un replanteamiento de la defensa del litoral y navegación hispana. A partir de entonces, reducida España al rango de segunda potencia con sus recursos codiciados por poderosos competidores, se pudo racionalizar mejor la defensa del sistema portuario español (Península, Islas Canarias y Baleares, además de la prolongación de los presidios norteafricanos).

Además de la responsabilidad de la monarquía en las carencias defensivas del litoral y navegación hispana, hay que señalar que los mismos territorios más directamente amenazados por la presión corsaria norteafricana no utilizaron en su defensa los recursos necesarios para defenderse. En los distintos reinos, la defensa se resintió del hecho de que los estamentos que ejercían el control de sus finanzas estuvieron siempre más interesados en el mantenimiento de sus beneficios y prerrogativas que no en la defensa del bien común.

Lo mismo cabe decir de buena parte de las autoridades de la mayoría de las localidades costeras. En ellas, los gastos que originaban el sistema de defensa (dotación y mantenimiento de la capacidad de fuego y del perfecto estado de las defensas, pagas de las tropas, atajadores, vigilantes de las torres vigía, etc.), siempre fueron una de las últimas prioridades. Añádase que unos individuos, especialmente los soldados, los atajadores y los vigilantes, tarde y mal pagados, no tenían excesivos escrúpulos en dejar de cumplir su cometido por períodos más o menos largos del día, en ocasiones días enteros. Como consecuencia: torres en ruinas, artillería inservible, embarcaciones inexistentes, vigilantes ausentes ante la inexistencia de pago, etc. Tantos fallos fueron otras tantas oportunidades para que los corsarios musulmanes apresaran embarcaciones y cautivaran marineros y habitantes de la costa a todo lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII.

En realidad, se trató de un juego un tanto perverso en el que todos (Corona, reinos, ciudades y villas) esperaban que fueran los otros los que aportaran el grueso de los hombres, armas y capitales (especialmente estos últimos) necesarios para una eficaz defensa. A lo anterior hay que añadir el hecho de que las regiones y ciudades del interior no consideraban que, además de las defensas terrestres, fuera muy necesario contar con poderosas armadas que contuvieran al corso norteafricano. En este bando habría que colocar a los señores de moriscos, para los cuales lo fundamental era que se dificultase la huida hacia tierras musulmanas a sus valiosos vasallos. Naturalmente, las localidades costeras (en las que destacaban los armadores, patronos, marinería, etc.) opinaban totalmente lo contrario, que era absolutamente imprescindible contar con poderosas armadas que defendieran el comercio y demás actividades marítimas.⁸⁰

Seguramente, el factor económico fue determinante. Se calcula que hacia 1576 el coste del mantenimiento de la Armada del Mediterráneo ascendía a unos 200.000 ducados.⁸¹ Por su parte, las redenciones efectuadas por los mercedarios y trinitarios a lo largo del período transcurrido entre 1523 y 1692, ascendieron a 1.020.000 ducados. Redimir fue mucho menos costoso que defender eficazmente.

Por lo que respecta al fomento del armamento en corso para combatir a los musulmanes hay que convenir en que, seguramente, se actuó de una manera más decidida, aunque los resultados no fueran espectaculares. En primer lugar, hay que tener en cuenta que las embarcaciones de guerra del monarca participaron activamente en la actividad corsaria, persiguiendo tres objetivos. El primero, ofrecer por la vía del botín, unos ingresos extras a unas tripulaciones desmoralizadas, tarde y mal pagadas por la Hacienda. El segundo, ofrecer las naves capturadas a unos armadores que no son atendidos debidamente por la construcción naval nacional. El tercero, en íntima relación con el anterior, abastecer de navíos de calidad a la Carrera de Indias.⁸²

Pero nos interesa más analizar el papel desempeñado por el armamento en corso de particulares, tema que aunque cuenta con una importante bibliografía, aún puede depararnos no pocas sorpresas. En realidad, lo sustancial del esfuerzo de armadores y capitanes corsarios se puso en marcha cada vez que la monarquía entraba en guerra con una, o varias, potencias europeas, lo que significaba que cada captura, siempre que fuera de buena presa, podía generar unos enormes beneficios. En efecto, las embarcaciones francesas, inglesas, holandesas, etc., además de ser de buena calidad, solían llevar ricos cargamentos que justificaban de sobra los riesgos de su abordaje, que no eran excesivos si no iban convoyadas por navíos de guerra.⁸³ En definitiva, el corso contra enemigos cristianos, católicos o no, de la monarquía suponía enormes ganancias y no excesivo riesgo, por lo que cada vez que estallaba la guerra entre España e Inglaterra, entre España y Francia, etc. se armaban en corso decenas y decenas de embarcaciones españolas. Lo anterior explica que la verdadera proliferación del corso español tuviera que ver con los grandes conflictos que enfrentó a la monarquía con las potencias europeas.

En la cornisa cantábrica se desarrolló una intensa actividad corsaria, que actuó como brazo auxiliar de la Armada española, contra las naves mercantes inglesas, holandesas, etc., cuando la monarquía declaraba la guerra a las citadas potencias. Entre 1621 y 1697 se armaron 707 embarcaciones en corso (473 entre Guipúzcoa y Vizcaya) que lograron un mínimo de 1.900 presas (más algunas hundidas) con unas 140.000 toneladas en el amplio espacio comprendido entre el Canal de la Mancha, Irlanda, Golfo de Vizcaya y litoral portugués. Más allá del número efectivo de presas hay que tener en cuenta los problemas que causó al tráfico marítimo de los países coyunturalmente en guerra con la monarquía hispánica.⁸⁴

Similar fue el caso balear, cuyos corsarios también actuaron como eficaces auxiliares de la armada hispana en la Guerra dels Segadors de mediados del siglo XVII.⁸⁵ A fines de esa centuria, entre 1689 y 1698, el corso balear apresó 108 embarcaciones europeas (los mallorquines 54, menorquines e ibicencos, 19, y el resto de españoles, 35).⁸⁶ En el siglo XVIII, fue el momento de célebres corsarios mallorquines, el más importante de todos Antoni Barceló, que acabaron ingresando en la Marina real.⁸⁷

Algeciras, secundada por los puertos de Ceuta y Tarifa, se convirtió en el siglo XVIII y al calor fundamentalmente de las repetidas guerras con Inglaterra, en una importante base corsaria: sus corsarios detuvieron un mínimo de 383 embarcaciones, de las cuales las inglesas aportaron el 10%, entre 1739-1748, 1762-1763, 1779-1783 y 1796-1802.⁸⁸ La cercana Ceuta detuvo casi un centenar de embarcaciones en el mismo período.⁸⁹ Aunque lo cierto fue que, dado que la inmensa mayoría de los apresamientos se referían a naves de pabellón neutral, no fueron dadas como de buena presa por los tribunales.

Ahora bien, que existieran buenas oportunidades para la práctica del corsarismo no quiere decir que capitales, capitanes y marinería aprovecharan siempre tales ocasiones. Hay que tener en cuenta el riesgo que entrañaba (hacer frente a los navíos de combate ingleses era una auténtica temeridad) y el que existieran mejores oportunidades de obtención de beneficio y con riesgos sensiblemente menores. En tales casos, la actividad corsaria apenas se desplegaba y, cuando se hizo, fue con una finalidad fundamentalmente defensiva del propio tráfico marítimo. Lo anterior explica que, a caballo de los siglos XVI y XVII, la agresiva política norteafricana liderada por los duques de Medina Sidonia, en cuya casa recaía la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, provocó no pocas tensiones entre los comerciantes de Sevilla, contrariados por lo que consideraban una política muy perjudicial para el libre tráfico marítimo.⁹⁰ No menos ilustrativa es la escasa atención que, en el siglo XVII, le dedicaron al corsarismo los patrones y la marinería andaluza, o establecida en los puertos andaluces, más interesados en las enormes posibilidades que significaba la Carrera de Indias.⁹¹ Lo mismo sucedió con el sector mercantil catalán que, con motivo de la guerra de independencia de los EE.UU., armó en corso un mínimo de 28 embarcaciones, aunque su cometido fundamental fue defender el comercio catalán contra las naves inglesas y, especialmente, los corsarios menorquines, brazo auxiliar de la flota británica.⁹²

El corso con base en Cartagena en el siglo XVII obedeció a planteamientos similares: aprovechamiento de la actividad corsaria cuando prometía buenos beneficios (en momentos de guerra con las potencias del norte de Europa) y práctica defensiva contra el corso magrebí.⁹³ Tenemos, pues, los factores que explican el éxito o el fracaso, el atractivo o el desinterés, que despertaba la actividad corsaria: perspectivas de grandes beneficios, defensa contra la actividad corsaria enemiga, existencia o no de riesgos, etc.⁹⁴

A tenor de lo publicado no parece que el corso, contra el enemigo musulmán, tuviera tanto predicamento como la actividad corsaria contra los enemigos cristianos de la Monarquía. La práctica inexistencia de una flota mercante magrebí que mereciera tal nombre, reducía el abanico de posibles presas norteafricanas a unas pocas y pequeñas naves (tipo cáрабо del Rif) que se dedicaban al comercio de cabotaje local. Se trataba en suma de botines escasos que apenas tenían valor para los corsarios españoles. En numerosas ocasiones reducido a la conversión en esclavos de sus tripulantes y pasajeros, ya que las naves, por lo general de escaso porte y poco adecuadas para la práctica mercantil, solían ser hundidas o destruidas. Por último, apenas hubo interés en el más preciado de los botines que buscaban los corsarios musulmanes: la mercancía humana.⁹⁵ Ciertamente, en los siglos XVI y XVII su interés radicaba en el hecho de que podían ser utilizados como galeotes en las galeras del monarca o de particulares. En el siglo XVIII, aunque las galeras tardaron en abandonarse totalmente, no eran necesarios para el citado menester, por lo que perdieron prácticamente todo interés, hasta el punto de que la monarquía española llegó a renunciar a su parte de cada presa (el “quinto”), con tal de favorecer, aunque con mediocre éxito, el armamento corsario hispano. No debe sorprender que se promulgaran repetidas órdenes para que se hundieran en el mar las presas, mercancías, tripulantes y pasajeros que llevaran las naves musulmanas interceptadas.⁹⁶

Por otra parte, hay que tener en cuenta que parece ser que fue una práctica muy extendida la de eludir el enfrentamiento entre corsarios (tanto por parte cristiana como musulmana), ya que suponía unos riesgos que podrían fácilmente superar todas las posibles ganancias que hipotéticamente se obtuvieran. Ambas partes solían evitar un combate que llevaba aparejado grandes riesgos, incluso en el caso de salir vencedor, ya que la propia nave podía quedar muy dañada y se podían perder no pocos tripulantes en el combate.

De ahí que el armamento en curso contra los musulmanes sólo tuviera éxito en zonas periféricas y en determinadas coyunturas en las que la citada actividad, a pesar de los evidentes riesgos que comportaba, se perfilaba como una de las escasas, o la única, oportunidades de conseguir beneficios. En la primera mitad del Quinientos, caracterizado por el enfrentamiento con los Barbarrojas, solo cabe mencionar la actividad corsaria de algunos patrones que estaban más imbuidos por el espíritu de enfrentamiento ideológico de la frontera que por una verdadera mentalidad de hombres de negocios. Posteriormente, hay que destacar la actividad corsaria desplegada desde el puerto de Denia. Paralelamente, de las Islas Canarias, y a lo largo del todo el siglo XVI, salieron de sus playas innumerables cabalgadas y razzias hacia el indefenso (y esta es una de las razones que explica su existencia y éxito) litoral sahariano, con el objetivo de conseguir un botín en el que el componente humano (los esclavos necesarios para la economía canaria) fue una auténtica inversión económica, por encima de cualquier otra consideración.⁹⁷ Por el contrario, todo parece indicar que, en el siglo XVII, se favoreció que los comerciantes y marineros canarios se interesasen preferentemente por el comercio con el norte de Europa y con las colonias americanas, así como en el abastecimiento de esclavos sudsafricanos. De ahí que se prohibiesen las cabalgadas en 1572. En el caso de los corsarios baleáricos, vemos que a lo largo de los siglos XVII y XVIII actuaron como un verdadero brazo auxiliar de la marina de guerra del monarca.⁹⁸

En todo caso, el papel de la Corona, de los distintos reinos, de las ciudades, de las defensas terrestres y marítimas, de las galeras y de los navíos de la Armada, de los corsarios particulares, no fue tan ineficaz como a veces se piensa. El tributo en hombres y embarcaciones que tuvieron que pagar los corsarios musulmanes lo demuestra. No fueron pocos los musulmanes caídos en la esclavitud, además de sus embarcaciones y bienes apresados y sus localidades destruidas por las embarcaciones de la monarquía, y por aquellas otras que estuvieron a su servicio, así como por los ataques de los corsarios españoles. No sabemos cuántos pudieron ser y contamos con la dificultad de que en alguna ocasión su número ha sido magnificado por la historiografía magrebí,⁹⁹ mientras que la española no le otorga tanta importancia como a los esclavos sudsafricanos (mayoritarios en España en la Edad Moderna). El análisis de las monografías sobre esclavos en Sevilla,¹⁰⁰ Ayamonte,¹⁰¹ Cádiz,¹⁰² Málaga,¹⁰³ Granada,¹⁰⁴ Jaén,¹⁰⁵ Murcia,¹⁰⁶ Valencia,¹⁰⁷ Palma de Mallorca,¹⁰⁸ Canarias orientales,¹⁰⁹ Lanzarote,¹¹⁰ etc., corrobora lo anterior.

La actividad depredadora de las escuadras de galeras y de los navíos redondos de los siglos XVI y XVII, así como la llevada a cabo por los navíos de línea y los jabeques en el siglo XVIII es relativamente bien conocida. También contamos con los relatos pormenorizados de algunas campañas llevadas a cabo por las galeras reales, o al servicio de la monarquía española, en buena parte en las costas norteafricanas. Interesa señalar que las escuadras de galeras (fueran o no españolas o al servicio de la monarquía española) practicaban el mismo tipo de violencia sobre el litoral (destrucción de ciudades, de cultivos y captura en calidad de esclavos de sus habitantes) y la navegación norteafricana (captura de naves, tripulantes, pasajeros y mercancías). Véanse las aventuras de Alonso de Contreras, etc.¹¹¹

En todo caso, hay que destacar que aunque los múltiples proyectos puestos en marcha en el siglo XVIII para dotar a la monarquía de una poderosa flota que le permitiera enfrentarse con éxito a Inglaterra fracasaron estrepitosamente, no lo es menos que tales esfuerzos posibilitaron una incontestable supremacía de la flota española sobre las norteafricanas, especialmente la argelina, a lo largo del Setecientos.¹¹²

En los enfrentamientos marítimos entre españoles y musulmanes, las plazas norteafricanas en poder de los primeros jugaron un papel realmente importante. Cumplieron una doble función: hostigar con sus embarcaciones armadas a los corsarios y a la navegación norteafricana y, con su ocupación de los mejores puertos naturales del litoral norte, impedir la emergencia y consolidación de importantes bases corsarias norteafricanas. Sin duda alguna, tuvieron éxito en la franja del litoral comprendida entre Ceuta y Orán ya que, salvo el caso de Tetuán, la amenaza corsaria para el litoral y naves españolas provino fundamentalmente de los puertos al este de Orán y al sur de Ceuta.¹¹³ Claro que la ocupación hispana de los mejores, o casi los únicos puertos naturales de la zona, impidió el desarrollo de una economía marítima y, por lo tanto, el desarrollo económico de la zona. Esto es importante ya que hablamos de una región pobre.

La actividad canaria fue importante en el siglo XVI; entre 1510 y 1594 se llevó a cabo un mínimo de 179 cabalgadas desde las Canarias (87 desde Lanzarote, 84 desde Gran Canaria, 8 desde Fuerteventura) que consiguieron capturar un total de 1.956 esclavos (los contabilizados entre 1510 y 1589).¹¹⁴

En el siglo XVII, los ibicencos capturaron entre 1650 y 1691 un total de 30 embarcaciones norteafricanas e hicieron 172 esclavos. Esa misma centuria, entre 1650 y 1691, los corsarios mallorquines capturaron un mínimo de 70 embarcaciones norteafricanas y capturaron unos 1.238 musulmanes (95 de los cuales murieron).¹¹⁵

En el siglo XVIII, siglo de decadencia del corso, en concreto entre 1721 y 1780, las embarcaciones catalanas capturaron en el litoral de Cataluña unas 22 embarcaciones norteafricanas e hicieron 761 esclavos y mataron a 188 corsarios enemigos.¹¹⁶ Otro estudio ha puesto de relieve que en el Setecientos se capturaron cerca de 10.000 magrebíes y más de trecientas naves.¹¹⁷ No sería sensato extrapolar a los siglos XVI y XVII el equilibrio entre capturas de uno y otro lado observado en el XVIII, aunque no deja de tener interés su constatación. También disponemos de un estudio sobre el caso canario entre 1569 y 1749, que establece el número de ataques corsarios con el total de canarios y embarcaciones que apresaron.¹¹⁸

Para concluir, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII la defensa del litoral y de la navegación hispana se fue forjando por la continua agregación, y perfeccionamiento, de diversos elementos estáticos (torres, fortines, baterías, fortalezas y castillos restaurados, reforzados, construidos, dotados de mayor capacidad artillera y con guarniciones más importantes) y otros dotados de movilidad y de carácter ofensivo (armadas reales, armadas al servicio del monarca, galeras fletadas por los distintos reinos, corso de particulares, defensa espontánea aprovechando cualquier barquichuelo de la costa, etc.) que, en su conjunto, tendieron a densificar una línea defensiva que fue ganando en eficacia con el correr de los años, hasta alcanzar su mayor fortaleza en el Setecientos. Sin embargo, la mejora de la eficiencia de este sistema defensivo no fue lineal, antes al contrario, la dejadez de la Corona (armadas disminuidas o inexistentes, castillos y fortalezas arruinados y sin potencia de fuego, tropas desaparecidas, etc.), de los distintos reinos (incapacidad de mantener y/o armar galeras para la defensa de sus costas, ausencia de pago a vigilantes, incapacidad para asegurar la continuidad de las milicias, etc.) y de las distintas localidades (torres vigías en ruinas o abandonadas, ausencia de armamento, etc.) favorecieron que los corsarios musulmanes se sintieran atraídos por un litoral con tantas deficiencias defensivas. Aunque, como se ha indicado, en líneas generales el litoral estaba cada vez más consistentemente defendido, lo que explica el creciente número de musulmanes capturados. La explicación de esta aparente

paradoja hay que buscarla en el coste económico que suponía hacer frente a la amenaza corsaria norteafricana. Los diferentes niveles implicados (Corona, reinos, localidades y comerciantes) tendieron a considerar que era menos costosa la redención de cautivos que tener permanentemente en funcionamiento una numerosa armada que, a pesar de su fortaleza, no podría nunca garantizar completamente la seguridad del litoral y del tráfico marítimo español.

NOTAS

- ¹ Esta investigación se inscribe en el marco del proyecto “Dinámicas imperiales, descolonización y transiciones imperiales. El imperio español (1650-1975)”, Referencia, HUM2006-07328, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (MCYT). Tengo que agradecer los comentarios realizados por M. A. Bunes Ibarra y Alberto Anaya Hernández.
- ² Para la caracterización y diferencias de corsarismo, corso y piratería, el clásico texto de FONTENAY, M.; TENENTI, A. “Course et Piraterie Mediterraneennes de la fin du Moyen-Age au Debut du XIXème siècle”, Paris, IRHT, en *Course et Piraterie*, 1975, I, pp. 78-136. Reeditado, con una puesta al día bibliográfica, en *Revue d’Histoire Maritime*, 6(2006), pp. 173-288.
- ³ Las primeras leyes acerca de la actividad corsaria pueden encontrarse en el Llibre del Consolat del Mar de Barcelona, en plena Edad Media. Para una visión, aunque muy por encima, de la evolución de la legislación de la actividad corsaria, AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L. de. *El corso marítimo*, Madrid, CSIC, 1950. LÓPEZ NADAL, G. “El corsarisme com a institució marítima: els judicis de preses a Mallorca (1654-1687)”, Pedralbes, *Revista d’Història Moderna*, 13, 1993, pp. 93-102.
- ⁴ He planteado estas cuestiones en MARTÍN CORRALES, E. “La proyección mediterránea del sistema portuario español: siglos XVI-XVIII”, en GUIMERÁ, A. y ROMERO, D. (eds.) *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español*, Madrid, CSIC, 1996, pp. 143-165.
- ⁵ TORRES RAMÍREZ, B. *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981. PÉREZ-MALLAÍNA, P.E. *La armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987. SERRANO MANGAS, F. *Armadas y flotas de La Plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989. MIRA CABALLOS, E. *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Sevilla, Muñoz Moya, 1998. Y *Las Armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2005.
- ⁶ Abundante información para los siglos XVI-XVII, en H. y P. CHAUNU *Seville et l’Atlantique (1504-1650)*, París, SEVPEN, 1955-1957. LUCENA SALMORAL, M. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, MAPFRE, 1992. Y *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*, Madrid, Síntesis, 2005.
- ⁷ En el primero, PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P. E. *Política naval española en el Atlántico. 1700-1715*, Sevilla, EEHA-CSIC, 1982, pp. 38-40. GARCÍA-BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, EEHA, 1976, I, pp. 377-379.
- ⁸ DELGADO RIBAS, *Dinámicas imperiales, 1650-1796. España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, Barcelona, Bellaterra, 2007, pp. 106-107.
- ⁹ Todo parece indicar que la actividad de los corsarios ingleses contra la Carrera de Indias no fue todo lo perjudicial que cabría esperar de su potencial, Véase el texto de A. ALLOZA APARICIO en estas actas, “Comercio y rivalidad entre España e Inglaterra. Corso, ataques navales y represalias en la época moderna”.
- ¹⁰ ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona, Planeta, 1975. PI CORRALES, M. de P. “La otra Invencible”, 1574. *España y las potencias nórdicas*, Madrid, San Martín, 1983. Y *El declive de la marina filipina: 1570-1590*, Madrid, Universidad Complutense, 1987. CASADO SOTO, J. L. *Los navíos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988. STRADLING, R. A. *La Armada de Flandes: política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992. MIRA CABALLO, E. *Las Armadas...*, op. cit.

- ¹¹ OTERO LANA, E. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español en el Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Madrid, Ed. Naval, 1992.
- ¹² BRAUDEL, F. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Madrid, 1980, 1ª reimpresión, esp. pp. 133-179.
- ¹³ BONO, S. “Catture di musulmani sulle coste italiane (XVI-XIX secolo)”, *Africa*, 1978, XXXIII, pp. 117-122. Del mismo autor, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavità e commercio*, Milano, Mondadori, 1993. MAFRICI, M. *Mezzogiorno e pirateria nell’età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, Edizioni Schientifique Italiana, 1995. RUSSO, F. *La difesa costiera del Regno di Sardegna dal XVI al XIX secolo*, Bari, Stato Maggiore dell’Esercito, 1992. MONTALDO, G. *Le torri costiere della Sardegna*, Roma, C. Delfino Editore, 1996. MAZZARELLA, S. *Il libro delle torri. Le torri costiere di Sicilia nei secoli XVI-XIX*, Palermo, Selenio, 1985. FOIS, F. *Torri spagnole e piemontese in Sardegna*, Cagliari, La Voce Sarde, 1981. PILLOSU, E. *Le torri litoranee in Sardegna*, La Cartotecnica, 1975. VALENTE, G. *Calabria, calabresi e turcheschi nei secoli della pirateria (1400-1800)*, Chiaravalle, Framas, 1973. MARRONE, G. *La schiavitù nella società siciliana dell’età moderna*, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1972. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. “Razón de Estado y geoestrategía en la política italiana de Carlos II: Florencia y los presidios”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 11, 1976, CLXXII, pp. 297-358.
- ¹⁴ FERNÁNDEZ DURO, C. *El Gran Duque de Osuna y su marina: jornadas contra turcos y venecianos, 1620-1624*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1885. MORAL, J. M. del. *El Virrey de Nápoles, Don Pedro de Toledo y la guerra contra el turco*, Madrid, CSIC, 1966. GARCÍA MERCADAL, J. *Extranjeros en España. J. Andrea Doria, Condotiero y Almirante del Emperador Carlos V (1466-1560)*, Madrid, El Gran Capitán, 1944.
- ¹⁵ Para la política de fortificación de los presidios españoles en el litoral norteafricano, EPALZA, M. de. “Note sur les forteresses hispaniques au Maghreb”, *Revue d’Histoire Maghrebine*, 3-4, 1979, pp. 55-107. Para Argelia, EPALZA, M.de; VILAR, J. B. *Planos y mapas hispánicos de Argelia (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, Instituto de Cooperación Hispano-Árabe, 1988. Para Túnez, VILAR RAMÍREZ, J.B. *Mapas, planos y fortificaciones hispánicas de Túnez (siglos XVI-XIX)*, Madrid, AEI, 1991. *Del mismo autor para Marruecos, Mapas, planos y fortificaciones hispánicas de Marruecos (siglos XVI-XX)*, Madrid, AEI, 1992. Y para Libia, *Mapas, planos y fortificaciones hispánicas de Libia (1510-1911)*, Madrid, AEI, 1997. Para el caso de Ceuta, VILAR, J. B.; VILAR, M. J. *Límites, fortificaciones y evolución urbana de Ceuta (siglos XV-XX) en su cartografía histórica y fuentes inéditas*, Ceuta, Consejería de Cultura, 2002. Para Melilla, BRAVO NIETO, A.; SÁEZ CAZORLA, J. M. *Melilla en el siglo XVI a través de sus fortificaciones*, Melilla, Fundación Municipal Socio-cultural, 1988. MORENO PERALTA, S.; BRAVO NIETO, A.; SÁEZ CAZORLA, J. M. *Melilla la Vieja. Plan especial de los cuatro recintos fortificados*, Málaga, Ed.Seyer, 1999. BUNES IBARRA, M. A. “Los cambios en los sistemas bélicos en la Edad Moderna: la ocupación de Melilla y su sistema de fortificaciones”, Madrid, Instituto de Bienes Culturales, *Actas del Congreso Melilla en la historia. Sus fortificaciones, 1991*, pp. 135-141. LÓPEZ DE COCA, J. E. “Vélez de la Gomera y su puerto durante la primera mitad del siglo XVI”, *Historia, Instituciones y Documentos*, 1993, 20, pp. 209-232. GUTIERREZ CRUZ, R. “La fortaleza del Peñón de Argel y su guarnición (1514-1516)”, Sevilla, Cátedra General Castaños, *Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar*, 1993, pp. 463-472. AKRACHE, M.; MARTÍNEZ LÓPEZ, J. A.; el-Meshabi, L. *Fortificaciones en el Norte de Marruecos: Tánger-Tetuán*, Murcia, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 2005.
- ¹⁶ MARTÍN CORRALES, E. “Ceuta base corsaria en el siglo XVIII”, *Cuadernos del Archivo Municipal de Ceuta*, 1, 1988, pp. 79-93. GOZALBES BUSTO, G. “Aspectos del curso en el Estrecho de Gibraltar (Primer siglo de la Ceuta portuguesa)”, Madrid, UNED, *Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, 1988, II, pp. 297-308.
- ¹⁷ FONTENAY, M. “Fortune et revenu des Chevaliers de Malte d’après les estimates de 1553, 1583 et 1776”, Toulouse, Privat, en *La France d’Ancien Régime. Études reunies en l’honneur de Pierre Goubert*, 1982,

- pp. 259-271. Del mismo autor, “Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les chevaliers de Malte dans le corso méditerranéen au XVII siècle”, *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, XXXV (2988), pp. 361-384. “Charles Quint, Malte, et la défense de la Méditerranée”, *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, 50-4, 2003, pp. 6-28. Y “De Rhodes à Malte: l’évolution de la flotte des Hospitaliers au XVI siècle”, Génova, Civico Instituto Colombiano en *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani. Navi e navigazioni nei secoli XV e XVI*, 1991, pp. 109-133. BROGINI, A. *Malte, frontiere de Chrétienté (1530-1670)*, Roma, École Française de Rome, 2006. Desde una óptica hispana, SALVÀ, J. *La Orden de Malta y las acciones navales españolas contra turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1944. Las obras colectivas, *La Orden Malta, Mallorca y el Mediterráneo*, Palma de Mallorca, Consell de Mallorca, 2000. Y *La Orden de Malta, la mar y la armada: X Jornadas de Historia Marítima*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura naval, 1994. LÓPEZ NADAL, G. “Malta en la estrategia del corsarismo mallorquín en la segunda mitad del siglo XVII”, Madrid, Ministerio Asuntos Exteriores, *Actas Primer Coloquio Internacional Hispano Maltés de Historia*, 1991, pp. 51-64.
- ¹⁸ Dejo fuera la zona catalana del Rosellón, que hasta la segunda mitad del siglo XVII perteneció a los dominios del monarca español.
- ¹⁹ MORA FIGUEROA, L. *Torres de almenara de la costa de Huelva*, Huelva, Diputación Provincial, 1981. SIERRA FERNÁNDEZ, J. A. *Las torres miradores de Cádiz*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1984. SAEZ RODRÍGUEZ, A. “Aproximación a las torres almenaras de la bahía de Algeciras”, *Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Madrid, UNED, 1988, II, pp. 389-400. Del mismo autor, “Almenaras en las costas de Tarifa. I”, *Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños*, 20, 1996, pp. 19-25. Y “Almenaras en las costas de Tarifa. II”, *Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños*, 21, 1996, pp. 20-25. Y “Defensa costera y almenaras en el Campo de Gibraltar”, *Cuadernos del Instituto de Estudios Campogibraltareses*, *Actas del II Ciclo de Conferencias Universitarias del Campo de Gibraltar*, 1996, I, pp. 149-165. También, “El Diablo y los Molinos, torres de vigía del istmo de Gibraltar”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareses*, 21, 1999, pp. 215-236. Y “Nuevas noticias sobre torres de almenara de Tarifa”, *Aljaranda*, 38, 2000, pp. 4-17. Finalmente, *Almenaras en el Estrecho de Gibraltar: las torres de la costa de la Comandancia General del Campo de Gibraltar*, Algeciras, Instituto de Estudios Campogibraltareses, 2001. PONCE CORDONES, F. “Una arquitectura singular. Las torres-vigías de la costa”, *Anales de la Real Academia de Bellas Artes de Cádiz*, 6, 1988. VALDECANTOS DEMA, R. “Las torres de vigía de la bahía de Gibraltar”, Madrid, UNED, *Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, 1988, II, pp. 425-452. Del mismo autor, “La reciente restauración de las torres de vigía en el litoral gaditano: del respeto ocioso al utilitarismo mixtificador”, Cádiz, *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, X, 1994, pp. 257-307. CABRERA PABLOS, F. R. “Aproximación histórica a las torres de almenara de la costa”, *Isla de Arriarán*, 2, 1993, pp. 27-40. BALLESTA GÓMEZ, J. M. “La fortaleza de Gibraltar y las torres de su costa (siglos XIII al XVI)”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareses*, 25, 2001, pp. 149-158.
- ²⁰ TEMBOURY ÁLVAREZ, J. *Torres almenaras (Costa occidental)*, Málaga, Diputación Provincial, 1975. TORRES DELGADO, C. *Descripción de las defensas de la costa del Reino de Granada (1830)*, Granada, Universidad de Granada, 1983. FALCÓN MÁRQUEZ, T. *Torres de Almenara del Reino de Granada en tiempos de Carlos III*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 1989. POSADAS LÓPEZ, E. J. *La frontera marítima de Granada*, Ibiza, Imp. Ibosim, 1996. MARTÍN GARCÍA, M. “Torres atalayas de la provincia de Granada. Funciones, formas, materiales y criterios de restauración”, *Revista Alzada*, Colegio de Arquitectos y Aparejadores técnicos de Granada, 1996, pp. 35-36. GIL ALBARRACIN, A. *Atalayas y fortalezas en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar: arquitectura e historia*, Barcelona, Griselda Bonet, 1996. LÓPEZ, S.; GARCÍA, A. *La costa de las atalayas*, Málaga, Diputación Provincial, 1998. ASENJO RUBIO, E. “El legado cultural de las torres vigías costeras de Málaga: entre el conocimiento, la protección y su conservación”, *Baética. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 28, 2006, pp. 41-56.
- ²¹ RUBIO PAREDES, J. M. *Historia de las torres vigías de la costa del Reino de Murcia (ss. XVI-XIX)*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 2000. RUÍZ IBÁÑEZ, J. J. “La Frontera de Piedra: Desarrollo de un sistema estático de defensa en la costa murciana (1588-1602)”, Almería, Instituto de Estudios

- Almerienses, en *Actas del Congreso La Frontera oriental nazarí como sujeto histórico (siglos XIII-XVI)*, 1997, pp. 657-662.
- ²² SEIJO ALONSO, F. *Torres de vigía y defensa contra los piratas berberiscos en la costa del Reino de Valencia*, Alicante, Ed. Villa, 1978. VILAR RAMÍREZ, J. B. “Fortificación y defensa del litoral en el sur valenciano”, *Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán*, 19-20, 1979, 19-20, pp. 131-164. OLUCHA MONTINS, F. “Sobre unas torres de defensa litoral”, *Estudis Castellonencs*, 2, 1984-85, 2, pp. 145-162. BANYULS PÉREZ, A.; BOIRA MAIQUES, J. V.; LLUESMA ESPANYA, J. A. *Arquitectura i control del territori. La defensa del litoral de la Marina Alta al segle XVI*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1996. COOPER, E. *The sentinels of Aragon. Old coastal defense towers of Catalonia and Valencia*, London, London Guildhall, 1994. GARCÍA SAMPER, M. “Seis torres defensivas en el confín meridional del Reino de Valencia”, SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, A. (cor.), Santa Pola, Ajuntament, *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, 2002, pp. 253-264.
- ²³ CAPDEVILA, S. “Documentos: la torre de la Mora”, *Estudis Altafullencs*, 3, 1979, pp. 85-89. MIRAVALL, R.; ALAVEDRA, J. *Les Torres de la Regió Marítima de l'Ebre*, Tortosa, Dertosa, 1980. AINAUD DE LASARTE, J. M.; BONET GARÍ, L.; MATAMALA, P.; MASRIERA, M.; ROVIRA FORS, J. *Les torres de moros*, Canet de Mar, Cannelum, 1982. CATALÀ I ROCA, P. *De cara a la Mediterrània. Les torres del litoral català*, Barcelona, Rafael Dalmau Editor, 1987. COOPER, E. *The sentinels...* NOGUER, J.; ALCOBERRO, A. *Pirates, corsaris i torres de moros. Passat i present de les torres de Palafrugell i de Mont-ras, Palafrugell*, Ajuntament, 1998.
- ²⁴ LUIS SALVADOR, Archiduque, *Torres y Atalayas de Mallorca*, Palma de Mallorca, Olañeta, 1996. Traducción de la edición de Praga de 1916 ORDINAS MARCÉ, G.; REYNÉS TRIAS, A. *Les torres d'Escorca*, Palma de Mallorca, El Gall Editor, 1998. MUNTANER BUJOSA, J.; MASCARÓ PASARIUS, J. *Torres y Atalayas de Mallorca*, Palma de Mallorca, s.n., s.d. RIVAS DE LA PINA, M. *Torres de atalaya y milicias populares de Mallorca*, Madrid, Talleres del Depósito de la Guerra, 1931. SEGURA SALADO, J. *La Talaia d'Albercutx (Formentor)*, Mallorca, Ajuntament de Pollença, 1984. Y *Vigilància marítima a Banyalbufar*, Banyalbufar, Associació Cultural Bany-Al-Bahar, 1988. RAMIS Y RAMIS, A. *Fortificaciones antiguas de Menorca*, Mahón, Imp. Pedro Antonio Serra, 1832. Reeditada en Ciutadella en 1980 por Ed.Nura. FORNALS, F. *Torres de defensa y atalayas de Menorca*, Mahón, Museo Militar de Menorca, 1989. POSADAS LOPEZ, E. J. *Torres y piratas en las islas Pitiusas*, Ibiza, Consell Insular de Formentera, 1989.
- ²⁵ RUMEU DE ARMAS, A. *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Madrid, Instituto Jerónimo Zurita-CSIC, 1947. Reeditado en facsímil en 1991 por los Cabildos insulares de Gran Canaria y Tenerife. PINTO DE LA ROSA, J. M. *Apuntes para la historia de las antiguas fortificaciones de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Museo Militar-Tabapress, 1996. MENDOZA Y SALAZAR, L. de *Discurso y plantas de las Yslas de Canaria*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 1999.
- ²⁶ HOROZCO, A. de. Discurso de la fundación y antigüedades de Cádiz, escrito en 1591 y editado por la Universidad de Cádiz en 2001 con el título *História de Cádiz*, a cargo de Arturo Morgado.
- ²⁷ ALCOCER Y MARTÍNEZ, M. *Castillos y fortalezas del antiguo Reino de Granada*, Tánger, Instituto General Franco, 1941. Reeditado en Valladolid, por Maxtor, 2005. GAMIR SANDOVAL, A. “Las fortificaciones costeras del Reino de Granada al occidente de la ciudad de Málaga hasta el Campo de Gibraltar”, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebráicos*, IX, 1960, pp. 135-156. MAÍZ VIÑAL, A. “Historia del Castillo de Fuengirola”, *Gibralfaro*, 7, 1957, pp. 17-35. MARTÍN GARCIA, M. *Castell de Ferro, su castillo y sus torres almenaras. Datos para su historia*, Granada, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos, 1984. FRESNADILLO, R. “El castillo de Fuengirola: una fortaleza del Estrecho”, Madrid, UNED, Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar, 1988, II, pp. 411-424. De la misma autora, *La Fortaleza de Fuengirola y su territorio*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1998. SAEZ RODRÍGUEZ, A. “El fuerte de El Tolmo (Algeciras-Cádiz), puente entre dos continentes”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños*, 17, 1997, pp. 145-158. Del mismo autor, “Un fuerte en Punta Mala, bahía de Algeciras”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños*, 20, 1998, pp. 63-74.

- ²⁸ GARCÍA ANTÓN, J. *Fortificaciones en la costa de Aguilas (siglos XVI al XIX): la torre y Castillo de San Juan y la torre de Cope*, Murcia, CajaMúrcia, 1988. GÓMEZ VIZCAINO, A. “Fortificaciones y artillería en Cartagena y sus costas”, Cartagena, *Áglaya, Actas II Jornadas sobre Fortificaciones Modernas y Contemporáneas: Mediterráneo Occidental*, 2001, pp. 189-206.
- ²⁹ PASTOR FLUXA, J.; CAMPÓN GONZALVO, J., *Papers de Bèrnia. Documents i comentaris històrics sobre el fòrt de Bèrnia*, Callosa de Ensarriá, Ajuntament, 1986. FORCADA MARTÍ, V. “La Torre del Rei (de Oropesa del Mar)”, *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, LXIV, 1988, pp.359-388. MENÉNDEZ FUEYO, J. L. *Torres de defensa y de la huerta de Alicante*, Alicante Museo Arqueológico, 1997. SALVÀ I BALLESTER, A. (comp.) *Papers del Fort de Bèrnia: colleccionats per...*, Alicante, Institut de Cultura Juan Gil-Albert, 2003.
- ³⁰ TODA, E. “Les torres de Salou. De 1620 a 1650”, Reus, *Revista del Centre de Lectura*, 1926. AINAUD, J. “La plaza fuerte de Rosas”, *Revista de Gerona*, 1965, 31, pp. 38-42. DÍAZ ROMANACH, N. “La atalaya denominada Torre de Morfeo o Torre del Rey”, *Ejército*, 436, 1976, pp. 13-16. Y “El emperador Carlos V y Rosas”, *Revista de Historia Militar*, 57, 1984, pp. 55-70. MARTIN O.; GALLART, E. “Els sistemes defensius de la costa catalana contra la pirateria y el corsarisme”, *Manuscrits. Revista d’Història Moderna*, 7, 1988, pp. 225-240. TARRÚS, J.; MARTÍN, A.; NIETO, F. J. “La ciutadella de Roses”, *Annals de l’Institut d’Estudis Empordanesos*, 72, 1989, pp. 313-331. FUENTE, P. de la “Un exemple d’arquitectura defensiva del litoral català en època moderna: la torre de Norfeu”, *Annals de l’Institut d’Estudis Empordanesos*, 26, 1993, pp. 157-174. Del mismo autor, “Noticia sobre un projecte de fortificació al litoral de l’Empordà durant el segle XVIII: la torre de Sant Miquel de Colera”, *Annals de l’Institut d’Estudis Gironins*, XXXIII, 1994, pp. 651-665. MALLORQUÍ, E. *El castell de Begur, 1052-1604*, Begur, Ajuntament, 2004.
- ³¹ GONZÁLEZ DE CHAVES, J. *Fortificaciones costeras de Mallorca*, Palma de Mallorca, Col.legi Oficial d’Arquitectes de Balears, 1986. APARICIO PASQUAL, A. *La fortaleza de la Punta de n’Amer: Sant Llorenç des Cardassar*, Palma de Mallorca, Consell de Mallorca, 2001. Y *El castell de Sant Elm*, Palma de Mallorca, Documenta Balear, 2006. SEGURA SALADO, J. *El Port y la fortaleza de Porto Pedro*, Palma de Mallorca, Institut d’Estudis Baleàrics, 1980. También, *Defensa de la costa de Manacor*, Palma de Mallorca, Ajuntament de Manacor, 1981. Y *Les torres marítimes de Lluchmajor*, Palma de Mallorca, Institut d’Estudis Baleàrics, 1991. Y *La Torre de Cala Santanyi*, Santanyi, Ajuntament, 1992. Y *Sistemes de defensa en el segle XVIII*, Manacor, Ajuntament, 1999. Y *Defensa marítima d’Estellencs*, Estellencs, Ajuntament, 1999. MARÍ CARDONA, J. “Les nostres torres de defensa”, *Revista del Institut d’Estudis Eivissencs*, 1974. ISASI, A. “Ordenances de les torres de foc del regne”, *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 17, 1918, 17, pp. 208-211.
- ³² HERNÁNDEZ DELGADO, F.; RODRÍGUEZ ARMAS, M. D.; HOZ RAMOS, S. de la. “Historia constructiva del Castillo de Santa Bárbara”, Arrecife, Cabildos insulares de Lanzarote y Fuerteventura, *VI Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, 1995, pp. 349-359. PALLARÉS PADILLA, A. “Leonardo Torriani y su relación con los castillos de Lanzarote”, Arrecife, Cabildos insulares de Lanzarote y Fuerteventura, *VIII Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, 1999, pp. 193-208. BRITO GONZÁLEZ, A. “Apuntes sobre las fortificaciones en Lanzarote en el siglo XVII”, *VIII Jornadas...*, I, pp. 209-222.
- ³³ CALDERÓN QUIJANO, J. A. A. *Las fortificaciones de Gibraltar en 1627*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1968. Del mismo autor, *Fortificaciones y espadañas de Sanlúcar de Barrameda*, Sevilla, Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría, 1988. CALDERÓN QUIJANO, J. A. et al. *Cartografía militar y marítima de Cádiz (1513-1878)*, Sevilla, EEHA, 1978. FERNÁNDEZ CANO, V. *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla, EEHA-CSIC, 1973. SZMOLKA CLARES, J. “La seguridad del Estrecho a fines del siglo XVII según una consulta del Consejo de Castilla. Las defensas de la ciudad de Tarifa”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños*, 9, 1993, pp. 241-249. SAEZ RODRÍGUEZ, A. J., “Notas sobre la defensa de Alcegiras en el siglo XVIII: la batería de San Antonio”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños*, 24, 2000, pp. 19-28. GESTOSO, J. *Apuntes históricos-descriptivos de la Iglesia y del Castillo de la Villa de Rota*, Cádiz, Manuel Álvarez, 1911. Reeditado por la Fundación Alcalde Zoilo Ruíz Mateos de Rota, 1995. CANO RÉVORA, G. “Puerto Real

- en las defensas de la bahía de Cádiz durante el siglo XVIII”, Puerto Real, Ayuntamiento, *II Terceras Jornadas de Historia de Puerto Real. Actas*, 1994, pp. 151-164. CUEVAS, J. y J. de las. *Los mil años del castillo de Tarifa (960-1960)*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1964. CURIEL, A.; CASTILLO, M. C.; DÍAZ DELGADO, A. “El castillo de Guzmán el Bueno”, *Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños*, 1, 1991, pp. 15-20. SEGURA GONZÁLEZ, W. *El castillo de Guzmán el Bueno*, Tarifa, Grafisur, 1997.
- ³⁴ TEMBOURY ÁLVAREZ, J. *Bosquejo histórico de la Alcazaba de Málaga*, Málaga, Talleres de la Escuela de Artes y Oficios Artísticos, 1945. LLORDÉN SIMÓN, A. *El puerto de Málaga. Fortificaciones y urbanismo. Documentos para su estudio*, Málaga, Ayuntamiento, 1988. RUIZ POVEDANO, J. M. “El dispositivo militar de la ciudad de Málaga en la época de los Reyes Católicos”, *Jábega*, 23, 1978, pp. 23-37. PÉREZ DE COLOSIA, M. I.; GIL SANJUAN, J.J. “Fortificaciones malagueñas de 1625”, *Jábega*, 33, 1981, pp. 47-63. De la misma autora, “Papel de las fortificaciones malagueñas en la defensa del Estrecho”, Madrid, UNED, *Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, II, pp. 527-546. MORAL MARTÍN, V. “El castillo de Almuñecar y la defensa costera del antiguo reino de Granada”, *Revista de Historia Militar*, 37, 1974, pp. 53-68. 1975, 38, pp. 129-154.
- ³⁵ MONTOJO MONTOJO, V. “Configuración del sistema defensivo de la Cartagena moderna”, en MAS GARCÍA, J. (dir.), *Historia de Cartagena*, Murcia, Mediterráneo, 1994, T. 7, pp. 489-544. MARZAL MARTÍNEZ, M. “Las fortificaciones de Cartagena en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Militar*, 41, 1976, pp. 29-41. RUBIO PAREDES, J. M. El Castillo de la Concepción de la ciudad de Cartagena (su historia sin leyendas), Cartagena, Ayuntamiento, 1995. Del mismo autor, *Historia de la muralla de Carlos III en Cartagena*, Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo, 2001. GÓMEZ VIZCAÍNO, A.; MUNUERA NAVARRO, D. “El sistema defensivo de los Austrias” y “La fortificación del siglo XVIII”, Murcia, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ambas obras en *Estudio y catalogación de las defensas de Cartagena y su bahía*, 2002, pp. 121-170 y 171-237.
- ³⁶ GARCÍA MAS, A.; SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, M. J. *Historia del Castillo-Fortaleza de Santa Pola (s.XVI-XX)*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1990. PUGA ORTIZ, J. M., *Castillos, torres y fortificaciones de la Provincia de Alicante*, Alicante, (el autor), 1992.
- ³⁷ DE LA FUENTE, P. *Les fortificacions reials del golf de Roses en l'època moderna*, Roses, Àrea de Cultura, 1998. GIMENEZ BLASCO, J. *Posant portes a la mar. Muralles i defensa al Mataró dels segles XVI-XIX*, Caps de Bou, Mataró, Patronat de cultura, 2007.
- ³⁸ GONZÁLEZ DE CHAVES, J. *Fortificaciones costeras de Mallorca*, Palma de Mallorca, Col·legi Oficial d'Arquitectes de Balears, 1986. DEYÀ BAUZÀ, J. M., “Defensa i milícia”, en DEYÀ BAUZÀ, J. M.; MAS FORNERS, A.; ROSSELLÓ VAQUER, R., *Història d'Alcúdia. El segle XVI*, Alcúdia, Ajuntament, 1999, pp. 199-233. ESCANDELL BONET, B., *Aportación a la historia de las murallas renacentistas de Ibiza*, Instituto de Estudios Ibicencos, 1970. BERNAT ROCA, M.; SERRA BARCELÓ, J. “El darrer recinte: els inicis de la quinta murada de Ciutat de mallorca (s.XVI)”, *Estudis Baleàrics*, 70-71, 2002, pp. 37-60.
- ³⁹ RUMEU DE ARMAS, A. *Canarias...*, *op. cit.* MENDOZA Y SALAZAR, L. de *Discurso...*, *op. cit.* CUENCA SANABRIA, J.; GUILLÉN MEDINA, J.; TOUS MELIÀ, J. *Arqueología de la Fortaleza de las Isletas. La memoria del Patrimonio edificado*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2005.
- ⁴⁰ SARRIÀ MUÑOZ, A. “Organización de la defensa costera de Tarifa en el siglo XVIII”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltares*, 13, 1995, pp. 311-318. BALLESTA GÓMEZ, J. M. “Pleito contra el Requeridor de las Guardas de la mar de Gibraltar (1546-1570)”, *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltares*, 24, 2002, pp. 15-19. GARCÍA GARCÍA, B. J. “La Guarda del Estrecho durante el reinado de Felipe III”, Madrid, *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, 1995, IV, pp. 247-258. SAEZ RODRÍGUEZ, A. J. “Toponimia tarifeña del siglo de Oro. Los guardas de la costa en 1616”, *Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños*, 55, 2000, pp. 13-15.

- ⁴¹ BLAZQUEZ DELGADO-AGUILERA, A. “La defensa de la costa del Reino de Granada en los comienzos del siglo XVI”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 73, 1918, pp. 545-547. GAMIR SANDOVAL, A. *Organización de la defensa de la costa en el reino de Granada desde su reconquista hasta fines siglo XVI*, Granada, Imp. F. Román Camaro, 1943. Reeditado por la Universidad de Granada en 1988. Del mismo autor, “Las fardas para la costa granadina (siglo XVI)”, en *Carlos V (1500-1558). Homenaje de la Universidad de Granada*, Granada, Universidad, 1958, pp. 293-330. Y “Repartimientos inéditos del servicio de la guarda de la costa granadina (siglo XVI)”, *Homenaje a Ramón Carande*, Madrid, Sociedad de estudios y publicaciones, 1963, T. I, pp. 87-131. LADERO QUESADA, M. A. “La defensa de Granada a raíz de la conquista. Comienzos de un problema”, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebráicos*, 1967-68 XVI-XVII, pp. 7-46. LADERO QUESADA, M. A. “Defensa de Granada a raíz de la conquista (1492-1501)”, Granada, Diputación Provincial, *Granada después de la conquista. Repobladores y mudéjares*, 1988, pp. 187-232. BAREA FERRER, J. L. “La defensa de la costa del Reino de Granada a mediados del siglo XVI”, *Anales de Historia Moderna y Contemporánea*, 2-3, 1975-78, pp. 5-56. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. “Financiación múdejar del sistema de vigilancia costera en el Reino de Granada (1492-1501)”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 3, 1976, pp. 399-415. Y “El Reino de Granada como frontera: organización de su defensa durante el reinado de los Reyes Católicos (1492-1516)”, Sevilla, Cátedra General Castaños, en *Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar*, 1993, pp. 93-110. CALERO PALACIOS, M. C. “Documentos municipales sobre la defensa de la costa mediterránea”, Melilla, Universidad de Granada, *España y el Norte de África, Actas del Congreso Hispano-africano de culturas mediterráneas. Bases históricas de una relación fundamental*, 1984, I, pp. 363-374. CASTILLO FERNÁNDEZ, J. “Administración y recaudación de los impuestos para la defensa del Reino de Granada: la farda de Mar y el servicio ordinario”, *Áreas (Revista de Ciencias Sociales)*, 14, 1992, pp. 67-90. VERA DELGADO, A. M. “La readaptación del sistema de defensa costera en el Obispado de Málaga (1501-1511)”, *Baética*, 4, 1981, pp. 193-208. Y *La última frontera medieval: la frontera costera en el Obispado de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos*, Málaga, Diputación Provincial, 1986. SILVA RAMÍREZ, E. “La defensa de la costa de Almería en los siglos XVIII y XIX”, *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses*, 6, 1986, pp. 181-202. CONTRERAS GAY, J. “La defensa de Almería en la Edad Moderna”, Sevilla, Universidad de Sevilla, en *Actas de las V Jornadas Nacionales de Historia Militar. El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*, 1997, pp. 537-588. CABRERA PABLOS, F. R. “El sistema defensivo de la marina malagueña durante el reinado de Carlos III”, *Isla de Arriarán*, X, 1997, pp. 137-156.
- ⁴² GÓMEZ VIZCAINO, A.; MONTOJO MONTOJO, V. “El elemento humano en la defensa de Cartagena durante el siglo XVI y principios del XVII”, Málaga, en *Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar: La organización militar en los siglos XV y XVI*, 1993, s.n, pp. 317-328. GARCÍA ANTÓN, J. “La costa de Lorca y la frontera marítima”, Murcia, CAM-Ajuntament de Lorca, en *Lorca, pasado y presente*, 1990, T. 1, pp. 237-247. MUÑOZ RODRÍGUEZ, J. D. “Frontera y hacienda local. La defensa de la costa murciana a fines del siglo XVII”, SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, A. (coor.), Santa Pola, Ayuntamiento, *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, 2002, pp. 265-272.
- ⁴³ PARDO MOLERO, J. F. *La defensa del Imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001. SÁNCHEZ-GIJÓN, A. *La defensa de costas en el Reino de Valencia*, Valencia, Generalitat Valenciana, 1996. REQUENA AMORAGA, F. *La defensa de las costas valencianas... en la época de los Austrias*, Alicante, Instituto Juan Gil-Albert, 1997.
- ⁴⁴ DE LA FUENTE, P. *Las fortificaciones...* GIMÉNEZ BLASCO, J. *Posant...*
- ⁴⁵ DEYÀ BAUZÀ, M. “El paper d’Alcúdia I el seu port en la defensa del regne durant el segle XVI. El cas de les amenaces franceses de meitat del segle XVI”, Alcúdia, Ajuntament, *III jornades d’Estudis Locals d’Alcúdia*, 2004, pp. 171-177. Y “La geoestratègia mediterrània en el segle XVI. El seu impacte en la creació del sistema defensiu balear”, Palma de Mallorca, Ajuntament, *I Centenari de l’Enderrocament de les Murades de Plama, 1902-2002*, 2004, pp. 31-46. También “El problema defensivo de las Baleares. Guerra y defensa en época de los Austrias”, Palma de Mallorca, El Mundo, en *Historia de las Islas Baleares, 10. Las Baleares bajo los Austrias (I)*, 2006, pp. 136-153. DEYÀ BAUZÀ, M.; OLIVER

- MORAGUES, M. “El Mediterráneo bipolar: el Reino de Mallorca en alarma, la Orden de Malta en guardia”, Palma de Mallorca, Consell de Mallorca, en *La Orden de Malta, Mallorca y el Mediterráneo*, 2000, pp. 47-66.
- ⁴⁶ RUMEU DE ARMAS, A. *Canarias... op. cit.* ANAYA HERNÁNDEZ, A. *Moros en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas de Gran Canaria, Gobierno de Canarias, 2006.
- ⁴⁷ Su estudio para el caso catalán, especialmente en el siglo XVIII, en MARTÍN CORRALES, E. *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los “enemigos de la fe”*, Barcelona, Bellaterra, 2001.
- ⁴⁸ FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada española desde la unión de Castilla y Aragón*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903. 9 vols. Reeditado por el Museo Naval de Madrid en 1972. BAUER LANDAUER, I. *Don Francisco de Benavides Cuatralvo de las Galeras de España*, Madrid, Imprenta de Jesús López, 1921, esp. pp. 190-209, 306-313. OLESA MUÑIDO, F. F. *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, Naval, 1986. GARCÍA HERNAN, E. *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Madrid, Tempo, 1995. THOMPSON, I. A. A. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981, esp. caps. 5 y 6. BUNES IBARRA, M. A. “La defensa de la cristiandad: las armadas en el mediterráneo en la edad moderna”, Madrid, Universidad Complutense, en PI CORRALES, M. de P., *Armar y marear en los siglos modernos (XV-XVIII)*, 2006, pp. 77-99.
- ⁴⁹ MERINO NAVARRO, J. P. “Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español”, *Áreas. Revista de Ciencias Sociales*, 1, 1981, pp. 39-52. RUBIO PAREDES, J. M. *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena (s.XVIII)*, Madrid, EME, 1988. PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M. T. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Naval, 1992. QUINTERO GONZÁLEZ, J. *El Arsenal de la Carraca (1717-1736)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2000.
- ⁵⁰ MERINO NAVARRO, P. *La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria, 1981. DELGADO RIBAS, J. M. *Dinámicas...* Véase también el texto de TORRES SÁNCHEZ, R. “La guerra económica durante la guerra contra Gran Bretaña, 1779-1783”, incluido en este mismo volumen.
- ⁵¹ PARDO MOLERO, J. F. *La defensa del Imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001.
- ⁵² MARTÍN CORRALES, E. “Impulso...”.
- ⁵³ Téngase presente la citada en páginas anteriores y en las posteriores, y piénsese que no se trata de una recopilación exhaustiva.
- ⁵⁴ DÍAZ BORRAS, A. *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán, 1323-1539*, Barcelona, Institución Milá y Fontanals, 2001. MARTÍN CORRALES, E. “La huella del corso norteafricano en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII”, Palma de Mallorca, IEB, en LÓPEZ NADAL, G. (a cura de), *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals*, 1990, pp. 217-230. ANAYA HERNÁNDEZ, A. “Consecuencias materiales y espirituales de la acción corsaria berberisca contra las Islas Canarias”, Las Palmas de Gran Canaria, UNED, *Boletín Millares Carló*, 23, 2004, pp. 11-35.
- ⁵⁵ MACABICH, I. “Sobre la ofensiva franco-turca en la tercera guerra entre Carlos V y Francisco I”, *Hispania*, 37, 1949, pp. 156-187. VEINSTEIN, G. “Les préparatifs de la campagne navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du divan ottoman”, *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985-1, pp. 35-87. BAUER LANDAUER, I. *Los turcos en el Mediterráneo (Relaciones)*, Madrid, Ibero Africano Americana, 1926.

- ⁵⁶ La mejor, la de SOLA, E. *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid, Tecnos, 1988. También con interés, TEMPRANO, E. *El Mar maldito. Cautivos y Corsarios en el Siglo de Oro*, Madrid, Mondadori, 1989. FEIJOO, R. *Corsarios berberiscos*, Barcelona, Belacqva-Carrogio, 2003.
- ⁵⁷ SANCHO DE SOPRANIS, H. “La piratería mahometana de las costas andaluzas de Gibraltar al Guadalquivir durante la primera mitad del siglo XVI”, *Mauritania, 194-199*, 1944, pp. 9-12, 37-38, 78-82, 94-99, 138-143, 159-163. Del mismo autor, “Cádiz y la piratería turco-berberisca en el siglo XVI”, *Archivo del Instituto de Estudios Africanos, 26*, 1953, pp. 7-77. MORENO OLLERO, A. “Piratas turcos y berberiscos en el horizonte de Sanlúcar en la primera mitad del siglo XVI”, *Gades, 19*, 1984. GOZÁLVEZ ESCOBAR, J. L. “La piratería y la redención de cautivos en las costas de Huelva. Siglos XVI-XVII”, Huelva, Colegio Universitario La Rábida, en *Huelva en su Historia, II*, 1988, pp. 359-386. VÁZQUEZ, A. “Una cabalgada de moros”, *Aljaranda, 1*, 1991, pp. 8-10. SEGURA GONZÁLEZ, W. “Los turcos en el Estrecho. Las batallas de 1637 y 1662”, *Aljaranda, 20*, 1996, pp. 14-15. SAEZ RODRÍGUEZ, A. J. “Moros en la costa”, *Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños, 33*, 1999, pp. 7-13.
- ⁵⁸ GIL SANJUAN, J. “Moriscos, turcos y monfies en Andalucía mediterránea”, *Baética, 2*, 1979, pp. 137-149. LÓPEZ BELTRÁN, M. T. “Curso y piratería en el comercio exterior del Reino de Granada en época de los Reyes Católicos”, *Baética, 22*, 2000, pp. 373-389. GRIMA CERVANTES, J. “Aportaciones a la historia de la piratería berberisca en el siglo XVI: la cabalgata de moros de 1555 en los Terreros Blancos (Vera, Almería)”, en *Almería y el Reino de Granada en los comienzos de la Modernidad (ss.XV-XVI)*, Almería, Arráez Ed., 1993, pp. 105-110. Y “Ataque del curso berberisco a Garrucha en 1563”, *Anarquía, Revista del Levante Almeriense, 6*, 2001, pp. 20-28. GIL SANJUAN, J. “Moriscos, turcos y monfies en Andalucía mediterránea”, *Baética, 2*, 1979, pp. 137-149. JIMÉNEZ JURADO, M.I. *Piratería en Roquetas de Mar en el siglo XVI*, Roquetas de Mar, Ayuntamiento, 1997.
- ⁵⁹ MONTOJO MONTOJO, V. “Configuración...”. GÓMEZ VIZCAINO, A.; MUNUERA NAVARRO, D. “El sistema...” y “La fortificación...”.
- ⁶⁰ GARCÍA MARTÍNEZ, S. *Bandolers, corsaris i moriscos*, Valencia, Eliseu Climent, 1980. Del mismo autor, “Bandolerismo, piratería y control de moriscos en Valencia durante el reinado de Felipe II”, *Estudis, 1*, 1973, pp. 85-167. VILA LÓPEZ, M. *Bandolerismo y piratería (1635-1645) en el reino de Valencia, durante el reinado de Felipe IV*, Valencia, Escuela Universitaria Estudios Empresariales, 1984.
- ⁶¹ RAURICH FERRIORL, S. “La piratería berberisca en la costa NE. de Cataluña”, *África, 44-45*, 1945, s.p. Del mismo autor, “La piratería berberisca en las costas de Cataluña”, *Revista General de Marina, CXXIV*, 1943, pp. 317-325. ARRIBAS PALAU, M. “Rescate de cautivos catalanes por Jorge Juan”, *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona, XXIV*, 1951-1952, pp. 233-238. PAPELL GARDI, A. *Pirates i corsaris a l'Empordà*, Girona, Biblioteca Palau de Peralada, 1962. REGLÀ, J. *Bandolers, pirates i hugonots a la Catalunya del segle XVII*, Barcelona, Selecta, 1969. A. A. V. V. *Les Torres de Moros*, Canet, Cannetum, 1982. CAMPO I JORDA, F. del; LOPEZ I FONTRODONA S. “Contribució al coneixement dels sistemes defensius principalment contra la piratería i la seva incidència en el repoblament de la costa de l'Alt Maresme (Antigament Vescomtat de Cabrera dins del Comtat de Girona)”, Barcelona, Universidad de Barcelona, *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya*, 1984, II, pp. 25-40. ASENSIO BERNALTE, J. A.; FÁBREGAS ROIG, J. “Incidencias corsarias en las costas catalanas durante el reinado de Carlos III (1759-1788)”, *Primer...*, I, pp. 721-729. BARRIO GOZALO, M. “El curso norteafricano y su incidencia en el Principado de Cataluña durante el siglo XVIII”, *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)”, Palma de Mallorca, IEB, *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, 1990, III, pp. 185-194. Asimismo, “La huella del corso norteafricano en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII”, *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals*, Mallorca, 1990, pp. 217-230. Y “El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias”, *Manuscrits, 10*, 1992, pp. 375-393. VAQUER I CATÀ, J. *Pirates i esclaus de Begur*, Begur, Parroquia de Begur, 1991. ALCOBERRO, A. *Pirates i bandolers als segles XVI i XVII*, Barcelona, Barcanova, 1991. JOAQUINET, A. *Pirates i corsaris catalans*, Barcelona, Noray, 1997. TOMÁS DIAS, L.; QUÍLEZ MATA, J. L.; MOTA BUIL, A. M. “La piratería en el litoral tarraconense durante el siglo

- XVI”, Sevilla, Universidad de Sevilla, en *Actas de las V Jornadas Nacionales de Historia Militar. El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*, 1997, pp. 559-571.
- ⁶² DEYÀ BAUZÀ, M.; ÓLIVER MORAGUES,..., “El Mediterráneo bipolar: el Reino de Mallorca en alarma, la orden de Malta en guardia”, en *La Orden de Malta, Mallorca y el Mediterráneo*, Palma de Mallorca, Consell de Mallorca, 2000, pp. 47-66. FAJARNÈS, E. “Preparativos en Menorca para rechazar una invasión de corsarios argelinos (1617)”, *Revista de Menorca*, 1899, pp. 111-112. “Asalto de Menorca por el corsario Barbarroja en 1531. Cartas de los Jurados de Mallorca a la Emperatriz”, *Revista de Menorca*, 1926, pp. 344-348. Y “Los moros se enseñorean del mar balearico durante el siglo XVI (Años 1529 a 1539)”, *Revista de Menorca*, 1928, pp. 354-370. Y “Los moros se enseñorean del mar balearico durante el siglo XVI (Años 1542 a 1605)”, *Revista de Menorca*, 1929, pp. 7-28. HERNÁNDEZ SANZ, F. “Defensa de las costas de Alayor contra una invasión sarracena (1644)”, *Revista de Menorca*, 1912, pp. 183-197. FERRER I MAYANS, V. *Un memorial de la guerra contra el turco*, Barcelona, Curial, 1997. GUTIÉRREZ PONZ, J. “Un renegado menorquín en 1617 concibe el propósito de entregar la isla de Menorca al rey de Argel”, *Revista de Menorca*, 1946, pp. 17-32. LLABRÉS, J. “Noticias de algunos mallorquines e ibicencos cautivados en tierra y en el mar por los piratas argelinos y de su rescate en 1739”, *Studia*, 1949, junio.
- ⁶³ RUMEU DE ARMAS, A. Canarias... BETANCORT, L. “Tercera invasión berberisca en Lanzarote”, *Revista de Historia (La Laguna)*, 8, 1925, pp. 242-244. “Última invasión de berberiscos en Lanzarote”, *Revista de Historia*, 9, 1926, pp. 24-25. Y “Primera invasión de berberiscos en Teguiuse”, *Revista de Historia*, 14-15, 1927, pp. 205-206. ANAYA HERNÁNDEZ, A. “Nuevas aportaciones a la historia de la piratería norteafricana en las Canarias orientales”, Arrecife, Cabildos insulares de Lanzarote y Fuerteventura, *I Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, 1983, ..., pp. 123-137. “Repercusiones del corso berberisco en Canarias durante el siglo XVII: cautivos y renegados canarios”, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular Gran Canaria, *V Coloquio de Historia Canario-Africana*, 1984, pp. 124-177. También, “El corso magrebí y Canarias. El último ataque berberisco a las islas: la incursión a Lanzarote de 1749”, Arrecife, Cabildos insulares de Lanzarote y Fuerteventura, *X Jornadas de Estudios sobre Lanzarote y Fuerteventura*, 2004, pp. 13-29. SANTANA PÉREZ, G. “Actuación de los corsarios berberiscos sobre el comercio canario en el siglo XVII”, en SÁNCHEZ FERNÁNDEZ, A. (coor.), Santa Pola, Ayuntamiento, *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, 2002, pp. 213-219.
- ⁶⁴ AGUILÒ, R. “Documentos relativos al sitio y saqueo de Mahón por Barbarroja, 1535-1536”, *Revista de Menorca*, 1, 1898, pp. 137-156; 1909, pp. 261-280. HERNÁNDEZ SANZ, F. “Documentos relativos al sitio y saqueo de Mahón por Barbarroja (1535)”, *Revista de Menorca*, 5, 1909, pp. 261-280. Del mismo autor, “Preparativos de defensa contra la temida invasión de Barbarroja. Mahón (1533-1534)”, *Revista de Menorca*, 1929, pp. 159-165. BOSCH FERRER, R. *Sitio y saqueo de Mahón por Barbarroja en 1535*, Ciutadella, Imp. Moll, 1934. Reeditado en Ciutadella, por Nura, 1994. ROSSELLÒ VAQUER, R. “Asalt i saqueig de Mahó per Barba-rossa: 1535”, *Estudis Balearics*, 18, 1985, pp. 9-55.
- ⁶⁵ PAGES, N. “El gran desastre de Palamós en 1543”, *Revista de Gerona*, 3, 1879, pp. 133-140.
- ⁶⁶ PARPAL Y MARQUES, C. “La invasión turca de 1558 en Ciudadela de Menorca: estudio histórico documentado”, *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, 2, 1903-1904, pp. 20-32, 67-88. HERNÁNDEZ SANZ, F. “Documentos relativos al sitio y saqueo de Ciudadela por Mustafá Piali (1558)”, *Revista de Menorca*, 1908, pp. 261-272. VILA, G. *Mossén Bartolomé Arguimbau, regente-gobernador de Menorca en la invasión de Ciutadella por los turcos en julio de 1558: datos biográficos del insigne caudillo*, Ciutadella, Tip. y Libr. del Sagrado Corazón de Jesús, 1915. BOSCH FERRER, R. “¿Mandaba la invasión turca de Ciudadela Mustafá Piali?”, *Revista de Menorca*, 1947, pp. 5-12. COTRINA FERRER, J. “Imprecisiones históricas. Sobre el caudillo de la invasión turca en 1558”, *Revista de Menorca*, 1949, pp. 28-38. ROSSELÓ VAQUER, R. *L’assalt de Ciutadella (1558) descrit pel notari Joan Morro*, Felanitx, Gráficas Llopis, 1990.

- ⁶⁷ La flotilla de Said ed Doghali, de Tetuán, provocó 25 muertos y 237 vecinos convertidos en esclavos, VINCENT, B. “Un exemple de course barbaresco-morisque: l’attaque de Cuevas de Almanzora (1573)”, Pedralbes, *Revista d’Història Moderna*, 1, 1981, pp. 7-20.
- ⁶⁸ BENÍTEZ INGLOT, E. “De la invasión de Morato Arráez a Lanzarote en 1586. Comentarios y notas”, *El Museo Canario*, 18, 1946, pp. 75-103. ANAYA HERNÁNDEZ, A. “La invasión de 1618 en Lanzarote y sus repercusiones socio-económicas”, *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular Gran Canaria, 1984, pp. 193-223.
- ⁶⁹ FAJARNÈS, E. “Ruina y abandono de Mahón en 1546”, *Mahón, Revista de Menorca*, 1897, pp. 239-240.
- ⁷⁰ Friedman señala 43 redenciones entre 1575 y 1769, FRIEDMAN, E. *Spanish Captives in North Africa in the Early Age*, Madison, University Wisconsin Press, 1983. Por su parte, un recuento de las redenciones entre 1523 y 1692, arroja un total de 6.916 redimidos, de los cuales solo 4.941 eran españoles, MARTÍNEZ TORRES, J. A. *Prisioneros de los infieles. Vida y rescate de los cautivos cristianos en el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVII)*, Barcelona, Bellaterra, 2004. Tres redenciones del siglo XVIII (1723, 1724 y 1725) arrojan un total de 1.070 liberados, GARCÍA NAVARRO, M. *Redenciones de cautivos de África (1723-1735)*, Madrid, CSIC, 1946. Para el siglo XVIII se establece la cifra de unos 10.000 cristianos redimidos, BARRIO GOZALO, M. *Esclavos y cautivos. Conflicto entre la Cristiandad y el Islam en el siglo XVIII*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2006.
- ⁷¹ Barrio Gozalo estima que en el siglo XVIII solo fueron unas 2.000, BARRIO GOZALO, M., *Esclavos...*
- ⁷² BENNASSAR, B. y L. *Los cristianos de Alà. La fascinante aventura de los renegados*, Madrid, Nerea, 1989, pp. 170-171.
- ⁷³ BARRIO GOZALO, M. *Esclavos...* Para el caso de Málaga, TORREBLANCA ROLDAN, M. D. *La Redención de cautivos malagueños en el Antiguo Régimen (siglo XVIII)*, Málaga, Diputación Provincial, 1998.
- ⁷⁴ MARTÍN CORRALES, E. “Esclavos norteafricanos en la Cataluña del siglo XVIII”, en SÁNCHEZ LEÓN, M. L.; LÓPEZ NADAL, G. “Captius i esclaus a l’Antiguitat i al Món Modern”, Napoli, Jovene Ed., *Actes del XIX Colloqui Internacional del GIREA*, 1996, pp. 365-387.
- ⁷⁵ ANAYA HERNÁNDEZ, A. *Moros...*
- ⁷⁶ Dificilmente puede creerse que todas las limosnas entregadas por los fieles para rescatar cautivos se emplearon en el citado cometido. Seguramente buena parte de los conventos construidos por las citadas órdenes redentoras a lo largo de la Península, así como las obras de arte con las que fueron decorados (entre ellas la magnífica serie de Zurbarán sobre los mercedarios), salieron de las citadas limosnas.
- ⁷⁷ BUNES IBARRA, M. A. “La defensa...”.
- ⁷⁸ FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada...* GOZALBES CRAVIOTO C. “El puerto pirata de Tetuán y los intentos hispano-portugueses para su inutilización (siglos XV-XVI)”, Melilla, Universidad de Granada, *España y el Norte de África. Actas del Congreso Hispano-Africano de Culturas mediterráneas. Bases históricas de una relación fundamental*, 1984, I, pp. 293-304.
- ⁷⁹ *Dos expediciones españolas contra Argel 1541 y 1775*, Madrid, Estado Mayor Central del Ejército. Servicio Histórico Militar, 1946. GUASTAVINO GALLENT, G., *Los bombardeos de Argel en 1783 y 1784 y su repercusión literaria*, Madrid, CSIC, 1950. LÓPEZ DELGADO, J. A. *La Expedición militar española contra Argel de 1775 (Según el Diario de un testigo ocular)*, Murcia, Gráficas Ibáñez, 2001.

- ⁸⁰ El estudio de las tensiones entre los distintos niveles para el caso valenciano, PARDO MOLERO, J. F. *La defensa del Imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001.
- ⁸¹ BUNES, M. A. “La defense...”. MARTÍNEZ TORRES, J. A. *Prisioneros...*
- ⁸² ALFONSO MOLA, M. “La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El curso de la Armada (1778-1802)”, Palma de Mallorca, IEB, en LÓPEZ NADAL, G. *VIII Jornades d’Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, 1990, pp. 231-258. Y “Curso y Flota de Indias. Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795”, Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, en TORRES RAMÍREZ, B. *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, 1991, pp. 197-223.
- ⁸³ Hay que tener en cuenta que buena parte del curso particular se debió a militares que invertían sus ahorros o aprovechaban sus privilegios y recursos de la Corona para intervenir como particulares en esta actividad.
- ⁸⁴ OTERO LANA, E. *Los corsarios...* y “El curso en la política naval de la Corona española (La escuadra del Norte) y como actividad capitalista”, Palma de Mallorca, IEB, en LÓPEZ NADAL, G. (a cura), *VIII Jornades d’Estudis d’Història Locals. El Comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, 1990, pp. 145-162.
- ⁸⁵ LÓPEZ NADAL, G. “Els corsaris mallorquins i la Guerra dels Segadors”, *L’Avenç*, 23, 1980, pp. 46-51.
- ⁸⁶ LÓPEZ NADAL, G. *El corsarisme mallorquí a la mediterrània occidental. 1652-1658: un comerç forçat*, Palma de Mallorca, Govern Balear, 1986. Y “El corsarisme en el Mediterráneo entre los tratados de Utrecht y París (1715-1856): Primeras reflexiones”, *Estudis d’Història Econòmica*, 2, 1991, pp. 95-110.
- ⁸⁷ FERRARI, F. *Barceló. Sus luchas contra ingleses y berberisco*, Madrid-Barcelona, Patria, 1941. LLABRÉS BERNAL, J. *De cómo ingresó en la Real Armada el General Barceló: episodios del curso marítimo del siglo XVIII*, Palma de Mallorca, tip. Cat. Vda. de S. Pizá, 1944. JANER MANILA, G. *El general Barceló*, Palma de Mallorca, Ajuntament de Palma, 1985. VILÀS GIL, P. Jaume Planells Ferrer “Sit”. *Història d’un corsari*, Eivissa, Ed. Mediterrània, 1996.
- ⁸⁸ OCAÑA TORRES, M. *El curso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Algeciras, Instituto de Estudios Campogibraltares, 1993. Y “Corsarios particulares españoles en el Estrecho de Gibraltar durante la guerra 1762-1763”, Madrid, UNED, *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, 1995, IV, pp. 483-497.
- ⁸⁹ MARTÍN CORRALES, E. “Ceuta...”.
- ⁹⁰ SALAS ALMEDA, L. *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002.
- ⁹¹ OTERO LANAS, E. “Los corsarios andaluces en el siglo XVII. Una aproximación”, Madrid, UNED, *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, 1995, IV, pp. 195-209.
- ⁹² MARTÍNEZ SHAW, C. “Un mal negocio: El curso catalán durante la guerra de las 13 colonias”, en LÓPEZ NADAL, G. Palma de Mallorca, IEB, *VIII Jornades d’Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, 1990, pp. 189-199. Para los corsarios menorquines al servicio de Inglaterra, CASASNOVAS, A. *Corsarios menorquines*, Ripoll, Palma de Mallorca, 1980.
- ⁹³ RUÍZ IBÁÑEZ, J. J.; MONTOJO MONTOJO, V. *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (Comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1998.

- ⁹⁴ Véase el caso del corso cartageno, RUÍZ IBÁÑEZ, J. J.; MONTOJO MONTOJO, V. *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (Comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 1998.
- ⁹⁵ LARQUIÉ, C. “Captifs chrétiens et esclaves maghrébins au XVIIIè siècle: une tentative de comparaison”, Napoli, Jovene Ed., en SÁNCHEZ LEÓN, M. L.; LÓPEZ NADAL, G. *Captius i esclaus a l'Antiguitat i al Món Modern. Actes del XIX Col.loqui Internacional del GIREA*, 1996, pp. 347-364.
- ⁹⁶ LÓPEZ NADAL, G. “L'impost a les preses per mar en la edad moderna: el Quint Reial”, Palma de Mallorca, IEB, en *Fiscalitat estatal i hisenda local, ss.XVI-XIX Funcionament i repercussions socials*, 1986, pp. 301-312.
- ⁹⁷ LOBO CABRERA, M. *La esclavitud...*
- ⁹⁸ LÓPEZ NADAL, G. *El corsarisme...* Y “El corsarisme en el Mediterráneo...”. FERRARI, F. Barceló... LLABRÉS, J. “Un encuentro naval de Barceló conmemorado en un exvoto (1788)”, *Revista General de Marina*, 17, 1972. JANER MANILA, G. *El general...*
- ⁹⁹ BELHAMISSI, M. *Les captifs algériens et l'Europe chrétienne (1518-1830)*, Argel, Entreprise Nationale du Livre, 1988.
- ¹⁰⁰ FRANCO SILVA, A. *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Sevilla, Diputación Provincial, 1979. Del mismo autor, *Los esclavos de Sevilla*, Sevilla, Diputación Provincial, 1981. *La esclavitud en Sevilla y su tierra al término de la Edad Media*, Madrid, Universidad Complutense, 1985. *La esclavitud en Andalucía, 1450-1550*, Granada, Universidad, 1992.
- ¹⁰¹ GONZÁLEZ DÍAZ, A. M. *La esclavitud en Ayamonte durante el Antiguo Régimen (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Huelva, Diputación Provincial, 1996.
- ¹⁰² PARRILLA ORTIZ, P. *La esclavitud en Cádiz durante el siglo XVIII*, Cádiz, Diputación Provincial, 2001.
- ¹⁰³ GOMEZ GARCÍA, M. C.; MARTÍN VERGARA, J. M. *La esclavitud en Málaga entre los siglos XVI y XVII*, Málaga, Diputación Provincial, 1993. PINO, E. del. *Esclavos y cautivos en Málaga*, Málaga, Algazara, 2001. GONZÁLEZ ARÉVALO, R. *La esclavitud en Málaga a fines de la Edad Media*, Málaga, CEDMA, 2005.
- ¹⁰⁴ MARTÍN CASARES, A. *La esclavitud en la Granada del siglo XVI*, Granada, Universidad de Granada, 2000.
- ¹⁰⁵ LÓPEZ MOLINA, M. *Una década de esclavitud en Jaén, 1675-1685*, Jaén, Ayuntamiento, 1995.
- ¹⁰⁶ PEÑAFIEL RAMÓN, A. *Amos y esclavos en la Murcia del Setecientos*, Murcia, Real Academia Alfonso X El Sabio, 1992.
- ¹⁰⁷ CORTÉS ALONSO, V. *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*, Valencia, Ayuntamiento, 1964. GRAULLERA SANZ, V. *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*, Valencia, Instituto Alfonso el Magnánimo, 1978.
- ¹⁰⁸ VAQUER BENNASSAR, O. *L'esclavitud a Mallorca, 1448-1500*, Palma de Mallorca, IEB, 1997.
- ¹⁰⁹ LOBO CABRERA, M. *La esclavitud en las Canarias orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982.

- ¹¹⁰ BRUQUETAS DE CASTRO, F. *La esclavitud en Lanzarote, 1600-1650*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1992.
- ¹¹¹ LÓPEZ DE GOMARA, F. *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000. Edición y estudio de M. A. Bunes Ibarra y N. Edith Jiménez. CONTRERAS, A. de. *Discurso de mi vida*, Madrid, Armas Tomar Ediciones, 2005. RUMEU DE ARMAS, A. *España en el África atlántica*, Madrid, IEA, 1957. Reeditado en Gran Canaria, por el Cabildo Insular, 1996.
- ¹¹² *Dos expediciones españolas contra Argel 1541 y 1775*, Madrid, Estado Mayor Central del Ejército. Servicio Histórico Militar, 1946. GUASTAVINO GALLENTE, G. *Los bombardeos de Argel en 1783 y 1784 y su repercusión literaria*, Madrid, CSIC, 1950. LÓPEZ DELGADO, J. A. *La Expedición militar española contra Argel de 1775 (Según el Diario de un testigo ocular)*, Murcia, Gráficas Ibáñez, 2001.
- ¹¹³ MARTÍN CORRALES, E. “Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII”, Melilla, Aldaba, 1987, 9, pp. 25-39. También, “Ceuta base corsaria en el siglo XVIII”, Ceuta, *Cuadernos del Archivo Municipal, 1*, 1988, pp. 79-93. Y “Les conséquences de la course espagnole sur l'économie marocaine (SVI-XVIII siècles)”, Tánger, *Maroc-Europe, 11*, 1997-1998, pp. 227-248.
- ¹¹⁴ LOBO CABRERA, M. *La esclavitud...*
- ¹¹⁵ LÓPEZ NADAL, G. *El corsarisme...*, III parte.
- ¹¹⁶ MARTÍN CORRALES, E. “Esclavos norteafricanos en la Cataluña del siglo XVIII”, en SÁNCHEZ LEÓN, M. L.; LÓPEZ NADAL, G. *Captius i esclaus a l'Antiguitat i al Món Modern. Actes del XIX Col.loqui Internacional del GIREA*, Napoli, Jovene Ed., 1996, pp. 365-387.
- ¹¹⁷ BARRIO GOZALO, M. *Esclavos...*
- ¹¹⁸ ANAYA HERNÁNDEZ, A. *Moros...*