

José Luis González Arpide

LA EXPEDICION DE ARGEL Y EL RESCATE DE LOS TABARQUINOS

Más ¿qué digo, cuytado? Bien se infiere
De las reliquias de este maleficio
Que va cautiva mi querida prenda
Y es bien que a dalle libertad atienda.
Los baños de Argel, jornada primera [cerca de 1600]
Miguel de Cervantes

Nuestro trabajo se centra en la época de Carlos III, concretamente en la política relacionada con el aprisionamiento tanto de los llamados “moros y turcos” como de españoles y otros cristianos que a su vez eran igualmente apresados por los ataques indiscriminados que sufrían las costas del mediterráneo español, provenientes fundamentalmente de la llamada Regencia de Argel. Esta situación que ya procedía de siglos anteriores seguía creando numerosos contratiempos a los barcos y sus tripulantes. Empleando los jabeques, nave de tres velas y remos y armada de cañones y bombardas, por su rapidez y maniobrabilidad causaban grandes estragos y capturas. Por su parte y como contraofensiva jabeques españoles y más concretamente mallorquines, quienes al mando de Don Antonio Barceló consiguieron importantes capturas. Estos contingentes eran enviados a prisiones y arsenales, especialmente el de Cartagena donde desarrollaban trabajos de extrema dureza. El estado solía ser el propietario de los mismos empleándolos siempre que se podía en el canje con prisioneros cristianos.

De esta forma nuestra investigación parte del siguiente hecho concreto: en Cartagena se encontraba un grupo de más de mil moros y turcos, la mayoría capturados en distintas acciones por el citado Antonio Barceló. La existencia de un gran número de marroquíes hace que el emperador de ese país destaque a su embajador plenipotenciario Sidi Ahmet el Gazel en 1766 para negociar el rescate de estos marroquíes, misión que llegaría a cumplir liberando a unos ochocientos procedentes de Cartage-

na, Cadiz y Barcelona¹. La visita del embajador marroquí sirvió para firmar un tratado de amistad y comercio entre los dos países que se suscribirá el 28 de mayo de 1767, nombrándose como embajador español en Marruecos al marino Jorge Juan de Santacilia. La presencia igualmente de un gran número de prisioneros argelinos hace que el citado Ahmet el Gacel haga de intermediario entre España y la Regencia de Argel para firmar un tratado de canje y redención entre ambas naciones, durante las operaciones que a continuación veremos, a través de los documentos conservados, van a ser rescatados no solo capitanes y marineros españoles también un grupo de esclavos de origen italiano, que habían estado asentados en la pequeña isla tunecina de Tabarca, dedicados a la pesca del coral y comercio diverso, se encontraban cautivos, primero en Túnez y después en Argel cuando los buques de la flota española (tres navíos y una fragata) fondean en este puerto. Tras su rescate en un segundo viaje, serán traídos a España² y dentro de la política de repoblación de Carlos III y del conde de Aranda, llevados a Alicante y trasladados a una pequeña isla casi enfrente de esta ciudad donde se les instaló tras construirles casas, murallas y proveerles de aparejos de pesca, llamando a esta isla desde 1770 con el nombre de Nueva Tabarca y cuya población actual es descendiente de este núcleo original³.

Las negociaciones para la redención de cautivos cristianos y sobre todo con la regencia de Argel, con fama bien ganada de tener la piratería institucionalizada, comenzaba al llegar los religiosos a Argel, alojándose normalmente en casas de judíos, ya que estos intentaban a su vez conseguir corretajes y primas por sus informaciones. En primer lugar debían declarar al Dey –principal jefe político- las sumas que transportaban entregándole un 8% a modo de impuesto. También en muchas ocasiones solía pedir por adelantado una cantidad importante de la que hubiera de

¹ A. DOMÍNGUEZ Ortiz. *Sociedad y estado en el siglo XVIII español*, Madrid, 1990, pags.338-339. Ver también V. RODRÍGUEZ CASADO. *Política africana de Carlos III*.

² J. L. GONZÁLEZ ARPIDE. *Los Tabarquinos (estudio etnológico de una población en vías de desaparición)*. Alicante.1981; J. L. GONZÁLEZ ARPIDE. *Hombres de mar (estudios en antropología tabarquina)*. Madrid.1990; J. L. González Arpide. *Santapoleros y Tabarquinos: vecinos y parientes (1850-1940)*. Santa Pola. 2001.

³ La actual población se encuentra entre la sexta y séptima generación. Ver J. L. GONZÁLEZ ARPIDE. *Nosotros Los Tabarquinos(la memoria del nombre)*,(en prensa)

recibir por el rescate de esclavos suyos⁴. Una vez reunidos los esclavos y valorados convenientemente, se satisfacían sus rescates y se pedía licencia al Dey para su embarque, concediéndolo mediante el pago de nuevos y en muchos casos abusivos derechos que eran del 10 % para la Aduana y por cada redimido 15 piastras al Dey por el llamado *Caftán del Pachá*, cuatro piastras a los escribanos principales⁵. Siete piastras al miquilarche⁶ y a los arráeces (capitanes árabes de los barcos) que habían apresado el barco enemigo y diecisiete piastras al guardian de los Baños (lugar donde habitaban los presos cristianos). Se acordaba también rescatar algún cautivo del Dey y de uno de los principales dignatarios de la Regencia⁷. En España, en ese momento solo se reconoce la categoría de esclavos a los moros y turcos apresados, en reciprocidad con la situación que se encuentran los cristianos tomados como prisioneros (se recoge en la Novísima Recopilación, libro I, título XXIX, ley 3^a).

Las llamadas órdenes redentoras (Trinitarios y Mercedarios) no solo van a hacer de intermediarios entre el gobierno español y en este caso la Regencia de Argel, ayudados por el emperador de Marruecos, si no que van a aportar los caudales, recolectados mediante limosnas, para la compra de esclavos cristianos que no se puedan canjear. Los Trinitarios poseían tanto en Argel como en Túnez hospitales para auxiliar a los cristianos esclavizados, en el hospital de Argel había un pequeño cementerio para enterrar a los que fallecían, de esta forma las operaciones de canje y compra eran un poco más fáciles de realizar teniendo en cuenta, las condiciones antes comentadas. Así dejamos que los documentos hablen por sí solos, en los hechos conocidos como la expedición del rescate de los cautivos de Argel y transporte de moros para el canje, enviado ejecutar por el Marqués de Aranda y el conocimiento de Su Majestad Carlos III.

⁴ FR. MELCHOR DE ZÚÑIGA. *Description i Republica de Arjel*. Biblioteca Nacional, Ms. 3.227.

⁵ Eran estos los ministros civiles de la regencia: el primero y más antiguo tenía a su cargo los libros de pagos y gastos, el segundo los de aduanas, el tercero los de las rentas públicas y el cuarto se encargaba de los negocios extranjeros.

⁶ Era el encargado de los asuntos de navegación y tenía competencia también sobre presos.

⁷ Manuel CONROTTE MENDEZ. *España y los países musulmanes durante el ministerio de Floridablanca*. Madrid.1909.

TRATADO DEL AJUSTE DE CANJE Y REDENCION que el Excmo. Amet Elgacel, ministro del Emperador de Marruecos y el Reverendo Padre Predicador Mayor Fray Manuel Rozalen, administrador del Real Hospital de Padres Trinitarios calzados de la provincia de Castilla en España hicieran por orden y decreto de Su Majestad Católica con la Regencia de Argel, entre cautivos argelinos y españoles, con las condiciones siguientes⁸

1^a.....*Se dará Capitán español por Capitán argelino y por no tener pilotos argelinos se dará también un capitán español por un segundo Capitán argelino o sotaárreaz hasta completar los veinte y seis arráeces y sotaárreaces argelinos con otros tantos capitanes españoles.*

2^a.....*Por ningún pretexto ni motivo se darán en canje los pasados de Orán y otros presidios ni los de galeras y si despues de ejecutados los canjes se ballare alguno de estos antes de salir de la bahía de Argel, se dará otro de mar volviendo el de tierra.*

3^a.....*El Excmo. Hamet Elgacel, como comisionado de este negocio con el padre administrador del Hospital tendrá la facultad de entregarnos varios cautivos argelinos y dará [a] los redentores los cautivos españoles que le corresponda a razón de un marinero español por dos marineros argelinos.*

4^a.....*Luego que lleguen los redentores a esta bahía de Argel con los esclavos argelinos no entrarán en el puerto, sino que darán fondo en la rada, para que no salte tan fácilmente a tierra alguno de ellos hasta su formal entrega que se hará trayendo y llevando a bordo según y como lo disponga el Excmo. Hamet Elgacel.*

5^a.....*No se admitirá el esclavo argelino en el canje como se verifique no haber sido apresado bajo de bandera nueva y lo mismo hará España en estas circunstancias.*

Capitanes o patrones esclavos españoles canjeados con los veinte y seis arráeces y sota arráeces argelinos que constan de las listas remitidas del gobierno de España:

<i>D. Antonio Albornoz</i>	<i>Juan Salom</i>
<i>comandante de la media galera</i>	
<i>Juan de la Corte</i>	<i>Antonio Cabrizas</i>
<i>Antonio Cabañas</i>	<i>Antonio (Valle)</i>
<i>Joseph Roselló</i>	<i>Jaime Marqués</i>

⁸ Archivo Histórico de la Marina, Cartagena (A.H.M.). R-II-a, legajo 10, documento "Tratado del ajuste de canje y redención de cristianos cautivos en Argel".

<i>Juan Nieto</i>	<i>Tomás Ferrer</i>
<i>Antonio Soler</i>	<i>Salvi Bufill</i>
<i>Pablo Luis</i>	<i>Nicolas de Silva</i>
<i>Joseph Antonio Puche</i>	<i>Miguel Mendez</i>
<i>Juan Vilar de Vo</i>	<i>Francisco Garizo</i>
<i>Francisco Carabal</i>	<i>Francisco Ramírez</i>
<i>Esteban Espeque</i>	<i>Jaime (Paiví)</i>
<i>Juan Julian</i>	<i>Pedro Espárrago</i>
<i>Miguel Gallardo</i>	<i>Joseph (Viser)</i>

Son veinte y seis y constando portar hasta haber quinientos treinta y ocho argelinos esclavos en España, exceptuando Amet hijo de Solimán, natural de Argel, por hallarse sentenciado por el juzgado de Marina y Consejo de Guerra a servir diez años en los presidios de los arsenales de este reino, quedará el número mencionado si viene la majestad del Rey de España en perdonarle, como lo pide y suplica a S. M. esta Regencia; y si no serán quinientos treinta y siete, de los que rebajados veinte y seis arráeces y sota arráeces canjeados con los patrones españoles, uno por uno, serían para el canje de dos argelinos por un español quinientos once a los que corresponden doscientos cincuenta y seis españoles de mar, quedando a cuidado y celo del Excmo. Hamet Elgacel ajustar la diferencia del medio hombre que se halla en este caso.

Es copia a la letra del tratado de canje contenido en el pasaporte para la presente redención, en virtud de las listas que se enviaron de la corte al embajador de Marruecos; y para que conste lo firmamos en Cartagena a 17 de septiembre de 1768. Fray Alonso Cano, redentor por los Trinitarios calzados, Fray Antonio Manuel de Artaledo, redentor por la Merced y Fray Juan de la Virgen redentor por la Trinidad descalza.

Una orden de 16 de septiembre de 1768 nombra al capitán de navío Don José Díaz de Veañez como comandante de la expedición a Argel formada por el navío San Isidro (armado con sesenta y ocho cañones) mandado por el capitán de navío José Díaz de Veañez que era el comandante de la escuadra. El navío Santa Isabel (sesenta y ocho cañones) al mando del capitán de navío Alfonso de Alburquerque. El navío San Vicente Ferrer (ochenta cañones) mandado por el capitán de navío Antonio Vacaro y la fragata Santa Teresa (treinta y dos cañones) al mando del capitán de fragata Miguel de Aranguren .

Contamos con la relación que el comandante de la expedición realiza para informar a sus superiores.

RELACION PUNTUAL DE LOS ACAECIMIENTOS OCURRIDOS EN LA COMISION DEL CANJE Y RESCATE DE CRISTIANOS CAUTIVOS EN ARGEL Y TRANSPORTE DE MOROS QUE SE PUSO AL CARGO DEL CAPITAN DE NAVIO DON JOSE DIAZ DE VEAÑES CON EL MANDO DE LA ESCUADRA DE LOS NAVIOS DE SU MAJESTAD NOMBRA- DOS SAN ISIDRO, SANTA ISABEL, SAN VICENTE Y FRAGATA SANTA TERESA DESDE LA SALIDA DEL PUERTO DE CARTAGENA HASTA EL ARRIBO AL DE MALLORCA.⁹

El día nueve de Octubre [de 1768] próximo pasado se hizo a la vela del puerto de Cartagena la escuadra compuesta de los expresados buques en que iban de transporte para canjear veinticinco arráeces y mil doscientos cuarenta y seis turcos y moros con nueve padres redentores de las órdenes de la Merced calzada, Trinitarios calzados y descalzos con su escribano, embarcados estos y el caudal que llevaban para rescate que ascendía a seiscientos pesos fuertes en el navío comandante San Isidro en cuya disposición llegó a la rada de Argel el día doce del mismo en la que acabaron de dar fondo todos los bajeles a las dos y media de esta tarde a distancia de dos millas de la ciudad, habiendo llegado a esta hora una lancha de aquel país con el sobrino del embajador de Marruecos, el capitán del puerto y dos ministros de la Regencia a cumplimentar.

El siguiente día trece a las once y media de la mañana llegó a bordo del navío comandante el embajador de Marruecos acompañado de varios personajes del País, al que después de haberle obsequiado le manifestó el comandante el fin de la comisión y dicho embajador como los que venían por parte del Dey, luego que se enteraron del número excesivo que encerraba la escuadra para su canje, quedaron admirados, extrañando no hubiera avisado la Corte con anticipación esta última disposición: luego que se concluyó esta sección, se embarcó el embajador y los que le acompañaban, habiéndosele hecho los honores debidos a su carácter pasando el teniente de navío Don Basco Morales como oficial de órdenes de la escuadra, cortejando a Su Excelencia hasta el muelle de la ciudad, en donde luego que le dejó se retiró abordo.

El quince volvió el expresado embajador con dos ministros de los principales de la regencia a bordo del [navío] comandante a tratar el modo de principiar el canje, en cuyo acto encareció lo mucho que le había costado vencer al Dey y ministros de ella, a que entraran en el ajuste del segundo canje, lo que consiguió el embajador, por medio de su gran modo y empeño con que lo tomó a su cargo, sin embargo de no adherir la pretensión que se llevaba, a lo que anteriormente se había tratado y constaba de pasa-

⁹ A.H.M. R-II-a, legajo 10, "Relación puntual de los acaecimientos.."

portes, ni menos el genio de aquella nación, para lo que era necesario emplear más tiempo del que le había manifestado el comandante de la escuadra podía permanecer allí y este condescendió por entonces a no malograr la comisión. Después pidió a dicho embajador los veinticinco arráeces para llevarlos a tierra y presentarlos al Dey porque así convenía a fin también de hacerle ver como a aquella regencia la alta reputación en que tenía el soberano de España al embajador, medio que tomó este, según dio a entender para con más autoridad efectuar la negociación del exceso de turcos y moros del primer canje, con cuyas convenciones, se llevó los expresados arráeces y en aquella misma tarde remitió los correspondientes patrones y el teniente de navío Don Antonio Albornoç.

Desde el día dieciseis hasta el veinticinco fueron sacando turcos y moros según el tiempo permitía barquearlos hasta el número [de] setecientos sesenta y cuatro, conduciendo a bordo de la escuadra el correspondiente de cristianos por canje según práctica observada en tales casos y así lo manifiesta el tratado del primer canje, en cuya operación iba confirmando el Dey la repetida palabra, que en aquellos días se ofreció a que no dejaría moro alguno en la escuadra, después de haber hecho una fuerte reconvencción al comandante de ella por medio de uno de sus ministros, sobre que no se le hubiera dado este aviso anteriormente, asunto que le había sorprendido lo bastante y a que le debía satisfacer el citado comandante, quien procuró persuadirle en aquellos medios posibles convenía se efectuara y que para esto también tenía el embajador sus facultades, con quien creía se ajustaría todo, razones que facilitaron el que al día siguiente veintiseis pasó el embajador a bordo del [navío] comandante a insinuarle lo tenía ya todo concluido, para lo que convenía bajarán los padres redentores con Su Excelencia a tierra y aunque era punto opuesto a uno de los capítulos de la Instrucción, sin que primero se verificara el canje y que hizo presente el comandante no podía asentir a ello, obligóle dicho embajador dándole el seguro a la responsabilidad y entonces condescendió, con la mira a que los padres no perdiendo tiempo hicieran las compras de cristianos cautivos particularmente respecto el costo, que consideraba permanecer allí a la conclusión del canje.

El veintisiete enviaron los padres por cien cajones de a dos mil pesos fuertes en plata y dos mas con seis mil doscientos setenta y dos doblones de a veinte pesos sencillos los cuales cajones se remitieron para satisfacer al Dey los doscientos diez cristianos del primer canje que había hecho el embajador en que estaban incluso un religioso franciscano, un sacerdote, un contador de navío, el veedor del Peñón [de Argel], algunas mujeres y niños, los que se presentaron el día veintinueve por la mañana y se repartieron en los buques de la escuadra de cuyo caudal les quedaba a los padres lo bastante para ir comprando varios esclavos de particulares.

El treinta y uno que lo permitió el tiempo y la mar vinieron de tierra cuarenta y siete cautivos cristianos que con tres que se quedaron los padres en el Hospital, para que concluyeran algunas cosas que tenían pendientes en Argel componían el número de

cincuenta, que remitió aquel Dey por canje, habiendo sacado el respectivo número de moros para su pago, desde este día hasta el tres del presente noviembre.

Durante estos días y en los que no se podía hacer mayor número de barcadas por la mucha mar que había, avisó el comandante a los padres no perdiesen tiempo en ir comprando los cautivos particulares, que se les presentaran en vista de lo que remitieron a los padres, luego que lo permitió el tiempo ciento veinte cristianos habiéndoseles enviado cincuenta cajones de a veinte pesos fuertes cada uno, que en los días antecedentes pidieron.

El cuatro sucesivo, en que se celebró el santo del monarca con los honores y saludos servidos no se practicó cosa alguna en la comisión por haber caído en viernes, día que hacen festivo en la semana esta nación.

El cinco que se hallaba el citado oficial de órdenes y en tierra con los padres redentores para la conclusión del canje de cautivos que quería entregar el Dey como también para tratar el punto de cuarenta cristianos que se hizo preciso comprar a este como única venta de que él se valía pues los doscientos diez del primer canje tratado correspondían a la regencia, avisaron los padres y el oficial de órdenes al comandante habían trabajado lo bastante sólo en este punto último a reducir al Dey para que se conviniera en los setecientos cincuenta pesos que expresaba el tratado primero por cada uno de los 40 cristianos expresados, pues era excesivo el que ultimamente pedía a cuya sesión concurrió el embajador a quién se debió el convenio que unos y otros hicieron.

El seis por la madrugada dispuso el comandante enviar a tierra el bote de su navío y el del Santa Isabel con su papel que se escribió al oficial de órdenes previniéndole pasaban aquellas dos embarcaciones por los padres y su equipaje y que les tuviera presente los aguardaba aquella mañana sin falta, esforzándoles a esto por lo adelantada que consideraba la estación y que de un instante a otro podría haber tiempo que precisase a abandonar el lugar, donde estaba la escuadra, en cuyo caso se hallaría obligado para salvarla a cesar la comisión dejándola en el grado que estuviera por ser difícil empresa efectuar cualquiera sin tener puerto seguro donde puedan permanecer los navíos el tiempo que tales casos piden. A las ocho de la misma mañana llegó abordo del navío comandante el capitán del puerto de aquella plaza con recado del Dey al comandante, diciéndole quedaban en el palacio ochenta y cinco cautivos canjeados y que a su recibo concurrían el oficial y los padres que entre tanto les daban su pase con cincuenta más, que en el día antecedente habían comprado los padres y veinticinco que enviaba el embajador y contemplaba el comandante eran de los que correspondían a la regencia, en cambio de los que dicho embajador llevó de España, venía con su bote a llevarse algunos moros en pago de los primeros ochenta y cinco, para por este modo concluir a un tiempo la negociación, pero como de esto faltaba al comandante la precisa noticia y que era regular le pasaron el oficial y los padres, tuvo la debida reserva de despachar uno de los botes con un papel, que escribió al oficial para que le noticiara lo que había sobre este particular previniéndole se veía obligado por la buena fe que les

había observado permitirle sacar un corto número de moros sin embargo, procuraría entretener algún tiempo a dicho capitán del puerto entre tanto le daba respuesta, la que por instantes le prevenía despachara pero como esta retardaba, le dejó sacar veinticuatro moros de su navío sin darle a entender la pequeña desconfianza que le asistía.

Cuando esperaba ver satisfechos sus deseos este comandante sobre pocas horas por haber descubierto desde su navío los botes que venían de tierra a bordo de la escuadra llegó a las dos de la tarde otro del país con dos pliegos uno de los padres y otro del oficial en que les avisaban estaban embarcados en la tartana agregada a la escuadra el mismo número de cristianos y en la propia forma que le había insinuado el capitán del puerto a los que acompañaba el embajador en uno de los botes previniéndole que en los ochenta y cinco cautivos que daba el Dey por canje venían algunos individuos de los de las galeras de Nápoles, no admisibles en la instrucción, con que se hallaba pero que aquel embajador estaba empeñado en que los recibieran : cuando les estaba respondiendo el comandante a su papel, en que les decía nunca podía condescender, ni menos permitir llevar a España tales sujetos, sino todo muy arreglado a sus instrucciones le avisó al oficial de guardia de su navío había observado arribaban al puerto los botes, que venían de tierra por la mucha mar gruesa, que tenían por la proa, no pudiéndola romper y entonces procuró despachar la respuesta del papel encargando en ella a los padres vinieran a bordo a la primera calada de viento que hubiera pues ya veían el mal semblante que iba manifestando el tiempo.

A las cuatro y media de la misma tarde acometió improvisadamente un tiempo, que hizo saltar los cables al navío comandante en tal forma, que viendo que no aguantaba la segunda ancla, que echó, pues por instantes caía sobre la fragata Santa Teresa, la que largando la primera ancla echó la esperanza, pero como el navío comandante iba más sobre ella, se le mandó picase su cable y se hiciera a la vela, como lo ejecutó al momento y este navío al propio tiempo, hizo lo mismo mareando sus velas por hallarse apurado por si lograba en esta forma salir del riesgo en que estaba con consideración a la corta distancia de 1 milla que había de tierra y el viento tan fuerte por el Levante, que iba cargando por momentos sobre nosotros a fin de salir del empeño en que estaba este navío comandante sobre la costa y montar la Punta del Pescado, con cuya maniobra a la vela los padres, el oficial de órdenes, los botes con su tripulación y el número de cristianos comprados y canjeados, dejando en las embarcaciones del país, que vinieran los correos pendientes moros de canje, que se pudieran transportar a tierra.

Así lo intentó el comandante y sólo consiguió llegar a la vista de Argel el día catorce del corriente noviembre, estando aquel medio día distante de la Punta del Pescado cuatro leguas y de la rada donde habían estado fondeados los navíos, porque habiéndose quedado el viento calma se vió obligado el comandante a pasar aquella noche sobre estas aguas por si lograba el día siguiente coger dicha rada, pero al amanecer de él sobrevino una serraazón, que manifestaba traer bastante malicia, habiendo

echado menos uno de los navíos de la escuadra, que reconoció el otro, se halló ser el San Vicente, el que faltaba, del que se juzga que en algún chubasco de los que en aquella noche hubo y la variación de vientos fuertes no pudo ver las señales que hizo el comandante para virar de bordo, desde cuyo día no se ha visto más.

El dieciseis cargó aquella noche más el viento hallándose la escuadra cinco leguas distante de tierra y como iba en aumento la mar y el viento que era norte con respectivos chubascos se vió muy empeñada con la costa de Berbería pero tuvo la felicidad sin embargo de continuar este día y el siguiente se tuvo la felicidad de salvar este navío de aquel peligro evidente montando la expresada Punta a riesgo de echar un mastelero abajo : el navío San Vicente que también le faltaron los cables, luego que se vió atravesado procuró marear sus velas, saliendo más favorable por la mayor distancia a la tierra en que lo cogió : el Santa Isabel haciéndose cargo no se podía mantener sobre sus anclas y que toda la escuadra estaba a la vela, los picó y se puso a la vela en cuya disposición fue navegando dicha escuadra siempre a separarse de la costa, habiéndose perdido en este tiempo siete anclas y sus cables que fue preciso e irremediable dejar en aquella rada con los tres botes que se hallaban en tierra por los padres redentores y su equipaje y también el bote y sereni¹⁰ del San Vicente, que al ponerse a la vela se vió obligado largarlos con alguna gente, los que la mar iba llevando para tierra, yéndose se espera hayan tenido su desembarco.

Al siguiente día siete se consideró la escuadra distante de la costa de Argel de trece a catorce leguas y prosiguiendo el mismo tiempo oscuro con aguaceros siguió así hasta dar vista a la de España.

El día doce se mudó el viento y entonces se puso proa a cabo Gerzel habiendo demarcado el de Tenes aquel medio día distancia cinco leguas, con ánimo de volver a dicha rada para sin dar fondo en ella con solo las señales que para este fin tenía con anticipación prevenido el comandante, recoger al mismo viento y mar haber montado el cabo Carbón doce leguas al este de Argel, en esta disposición y continuando los vientos contrarios para volver a Argel hizo este comandante las debidas reflexiones que merecía el asunto y halló que con los antecedentes que le habían representado los dos capitanes del navío Santa Isabel y fragata Santa Teresa de la escasez de víveres y aguada que padecían, habiéndose visto obligado el primero a acortar la ración, ser imposible la vuelta a la rada de Argel, tomó la resolución de retirarse al puerto de Cartagena considerando lo adelantada que estaba la estación y lo fuerte con que había entrado el invierno, añadiendo a esto, el que sólo tenía el navío comandante víveres para quince ó veinte días sin poder conseguir el deseo que le asistía a dar cumplimiento a su comisión, consideraciones todas que juzgó insuficientes para la resolución de su arribada y

¹⁰ Es una pequeña lancha que lleva el navío que se emplea cuando hay que acercarse a puerto o a la costa.

no exponer tercera vez la escuadra y porque contempló el comandante que el resto de cautivos y más gentes que quedaba en Argel se podía con facilidad transportar a España a poco costo en las embarcaciones extranjeras que había en aquel muelle y la tartana de la escuadra que igualmente quedaba en él, siendo presumible al comandante hayan tomado esta resolución los padres redentores y el oficial.

Después de todos estos acaecimientos llegó el navío comandante y los demás navíos al puerto de Palma en Mallorca en donde estaba el navío San Vicente desde el día veintitres de noviembre, sin haber experimentado mayor quebranto los expresados navíos, solo la fragata Santa Teresa, que le faltaron unos obenques del palo mayor y trinquete, en cuyo puerto queda toda la escuadra unida para la habilitación de un mes de víveres en cada buque esperando el visto bueno favorable para retirarse al puerto de Cartagena.

Al ancla del navío San Isidro en el puerto de Palma en Mallorca a 1º de diciembre de 1768. Joseph Diaz Veñes.

Gracias al celo profesional de los contadores de los barcos¹¹ podemos conocer la relación de sueldos, raciones, gratificaciones y otros gastos ocasionados por los barcos San Isidro, Santa Isabel, San Vicente y Santa Teresa. Así sabemos que se organizan dos expediciones, la primera desde el siete de octubre hasta el veintiocho de diciembre de 1768 a cargo de los cuatro barcos citados. La segunda tuvo lugar del tres de febrero al diez de marzo de 1769 y en ella participaron solamente el navío San Isidro y la fragata Santa Teresa. La información que nos suministran:

1ª EXPEDICION

Navío San Isidro (7 Octubre a 28 Diciembre 1768).

Sueldos de oficiales, tropa, raciones, etc.: (175.886 reales y 29 maravedíes (2.638.290 ptas/15.856´44 € euros)

Transportó a 135 cristianos redimidos desde su redención hasta su desembarco gastando 7.504 raciones que se les suministró: 6.552 reales (incluidos en el gasto general).

Navío Santa Isabel (7 Octubre a 27 de Diciembre 1768).

Sueldos de oficiales, tropa, raciones, etc.: 198.449 reales y 14 maravedíes (2.976.735 ptas./17.890´54 € euros)

Transportó a 343 redimidos desde su redención hasta su desembarco gastando 19.142 raciones que se les suministró: 43.060 reales

¹¹ A.H.M. P-II-L, legajo 5, carpetilla-documento “Justificación contra las tres religiones redentoras, trinitarios, calzados y mercedarios”.

Navío San Vicente (7 Octubre a 21 de Diciembre 1768)

Sueldos de oficiales, tropa, raciones, etc: 201.000 reales y 8 maravedíes (3.015.000 ptas./18.120'51 € euros)

Transportó a 269 redimidos desde su redención hasta su desembarco gastando 16.229 raciones que se les suministró: 35.799 reales y 9 marav.

Fragata Santa Teresa (7 Octubre a 27 de Diciembre 1768)

Sueldos de oficiales, tropa, raciones, etc: 96.029 reales y 10 maravedíes (1.440.435 ptas./8657'19 € euros)

Transportó a 112 cristianos redimidos desde su redención hasta su desembarco gastando 4.427 raciones que se les suministró: 3.769 reales

Efectivamente como el capitán Díaz de Veañez prevee, el veintiséis de noviembre la tartana de Mahón llamada "Santísima Trinidad" que había sido agregada a la escuadra como barco de aviso y escolta del convoy, sale del puerto de Argel junto a una polacra francesa y un bergantín mercante inglés, el San Rafael, transportan un total de doscientos ochenta y dos cristianos¹². La tartana por su mayor velocidad se adelantó llegando al puerto de Alicante el treinta de noviembre y transferida a Cartagena el dos de diciembre para los necesarios controles sanitarios, transporta cincuenta y ocho cristianos (entre españoles, corsos, napolitanos, sicilianos y nueve tabarquinos)¹³. Uno de estos tabarquinos confirma que en las otras dos naves viajan cuatro tabarquinos más, habiendo quedado en Argel un grupo de trescientos que parecía habían sido rescatados a la llegada de la escuadra real a Argel, la salida imprevista de la flota impidió su repatriación¹⁴. Igualmente en esta pequeña flotilla regresan también cincuenta marineros que quedaron en puerto, al levar ancla sus barcos respectivos, ante la tempestad que se desata y que estaban al cargo del teniente de navío Basco de Morales¹⁵. Va a ser en una segunda expedición cuando se terminen de canjear los moros que volvieron en el primer viaje y se rescaten mediante compra el resto de tabarquinos mencionados.

¹² Archivo Municipal de Cartagena (A.M.C.)Caja 4,Expediente 2,"Relacion de Basco de Morales y Sousa,Argel 26 de noviembre de 1768".

¹³ A.M.C. Caja 4, Expediente 33, 2 de diciembre de 1768.

¹⁴ A.M.C. Caja 4, Expediente 33, 2 de diciembre de 1768,pag.2 vto.

¹⁵ A.M.C. Caja 4, Expediente 61, 19 de diciembre de 1768

2ª EXPEDICIÓN

Navío San Vicente (3 Febrero a 9 Marzo 1769)

Sueldos oficiales, tropa, raciones, etc: 88.667 reales y 6 maravedíes (1.330.005 ptas./7993'49 € euros)

Se suministraron 753 raciones enteras y 834 de dieta a 204 tabarquinos redimidos, de los días que vinieron a este bordo hasta en los que desembarcaron: 3.500 reales y 25 maravedíes.

161 libras aceite gastados para las luces de los aposentos: 131 reales.

Fragata Santa Teresa (3 Febrero al 10 Marzo de 1769)

Sueldos oficiales, tropa, raciones, etc: 40.025 reales y 1 maravedí (600.375 ptas./3.608'33 € euros)

Se suministraron 784 raciones enteras ordinarias de Armada y 120 de dieta a 111 tabarquinos redimidos desde que vinieron a este buque hasta que desembarcaron, a razón de: 1.994 reales y 4 maravedíes.

65 libras de aceite suministradas para las luces que se mantuvieron en los chiqueros de los esclavos y alojamiento de los tabarquinos durante la navegación: 78 reales y 16 maravedíes.

4 onzas de algodón en torcidas para la luz de la Santabárbara y faroles extraordinarios que se emplearon en custodiar los moros que se transportaron a Argel y a los Tabarquinos que se condujeron a Alicante

16

Barco	1ª Expedición	Gasto	2ª Expedición	Gasto
San Isidro	135 cristianos	175.886 r. y 29 m.	No participa	
Santa Isabel	343 cristianos	198.449 r. y 14 m.	No participa	
San Vicente	269 cristianos	201.000 r. y 8 m.	204 tabarquinos	88.667 r. y 6 m.
Santa Teresa	112 cristianos	96.029 r. y 10 m.	111 tabarquinos	40.025 r. y 1 m.
Totales	859 cristianos	671.364 reales y 61 maravedíes	315 tabarquinos	128.692 reales y 7 maravedíes

Es decir que el coste total¹⁷ de las dos expediciones se cifra en la cantidad de *801.056 (ochocientos un mil cincuenta y seis reales de vellón líquidos)* que corrieron a cargo de las tres órdenes religiosas mencionadas. [doce millones quince mil ochocientos cuarenta pesetas equivalente a setenta y dos mil doscientos dieciséis con sesenta y cinco euros].

¹⁶ A.H.M. P-II-L, legajo 5 “Relación de gastos del Santa Teresa.14 de marzo 1769”.

¹⁷ A.H.M. P-II-L, legajo 5 “Relación de gastos de las dos expediciones”.

ANEXO 1

Estado en que arriba al Puerto de Cartagena de Levante el navío de Su Majestad nombrado San Isidro al mando del capitán de esta clase Don Joseph Diaz Veañes¹⁸.

Oficiales Mayores:

Comandante el Capitán de Navío Don José Diaz Veañez

2º el Capitán de Fragata Don José de Cordoba

Teniente de Navío y Capitán de Compañía Don Antonio Pascual

Teniente de Navío Don Ignacio de Arteaga

Teniente de Navío y de Compañía Don Basco Morales

Teniente de Fragata Don Felipe López Carrisola

Alférez de Navío Don Luis Toledo

Alférez de Navío Don Francisco Umendía

Alférez de Navío Don Ramón Topete

Alférez de Fragata Don Mateo de Molina

Alférez de Fragata y primer piloto Don Jerónimo Franco

Contador Don Miguel Rodríguez de Almiénia

Capellán Don Tomás Domínguez

Capellán Don Jacobo Latas

Maestre de Jarcia Don José Benito Barrios

Primer cirujano Don Francisco Sastre

Segundo cirujano Don Bartolomé Fernández

Tripulación		Guarnición	
Oficial de mar	22	Sargentos	10
Artilleros	84	Tambores	6
Marineros	98	Cabos	24
Grumetes	98	Soldados	149
Pajes	24	Condestable	1
Criados	19	Cabos	3
		Artilleros	32
<i>Total</i>	345	<i>Total</i>	225

Quilla: 150 pies 9 pulgadas.

¹⁸ A.H.M. R-II-a, legajo 10 “Estado del navío de S. M. nombrado San Isidro”.

Calado Popa: 25 pies 5 pulgadas.

Manga: 50 pies.

Calado Proa: 23 pies 3 pulgadas.

Eslora: 785 pies y 6 pulgadas.

Calado Bateria: 5 pies 6 ½ pulgadas

Puntal: 22 Pies

<i>Cañones Montados</i>	<i>Anclas</i>
28 de a 24	1 de 73 quintales
30 de a 18	1 de 66 quintales
10 de a 8	1 de 56 quintales
4 pedreros de 3	1 de 50 quintales
330 quintales de pólvora	1 de 48 quintales
6 quintales de pólvora fina	1 de 25 quintales

Anclotes

1 De 19 quintales y 32 libras.

1 de 18 quintales y 42 libras.

Viveres y aguada

20.447 Raciones ordinarias.(Lo que correspondería a una autonomía de 35 días).

930 raciones de dieta.

27 toneles.

12 toneletes

34 pipas

8 cuarterolas

Este documento se firma en Cartagena a 9 de septiembre de 1768 por el capitán del barco Don Joseph Diaz Veañes.

ANEXO 2

Estado en que entra en puerto la Fragata de Su Majestad nombrada Santa Teresa, del mando del capitán de Fragata Don Miguel de Aranguren.¹⁹

Comandante el Capitán de Fragata Don Miguel de Aranguren
 Teniente de Navío Don Antonio Lorenzo
 Alférez de Navío Don Antonio Valdés
 Alférez de Navío Don Pedro de Landa
 Alférez de Fragata Don Ramón de Ansoátegui
 Alférez de Fragata Don Joaquín de Villalba
 Capellán Don Luis Pillado
 Contador y maestro Don Agustín Cassado
 Cirujano Don Pedro de Torres

Oficiales de Guerra	6
Oficiales Mayores	3
Oficiales de Mar	16
Oficiales de Artillería	6
Artilleros de Mar	30
Marineros	60
Grumetes	67
Pajes	12
Criados	13
Sargentos	4
Cabos Tambores	11
Soldados	47
Total	275

Quilla: 68 Codos.²⁰

Calado Popa: 17 Pies españoles.²¹

¹⁹ A.H.M. R-II-a, legajo 10, documento "Estado de la fragata de S. M. nombrada Santa Teresa"

²⁰ 1 codo (Ver *Diccionario de uso del español*, M. MOLINER, Madrid.1983) es una medida de longitud que corresponde a 574 milímetros/poco más de medio metro/.

Manga: 20 Codos.
Calado Proa: 15 Pies y 9 pulgadas.
Puntal: 6 codos.
Calado de Bateria: 6 pies y 10 pulgadas
Eslora: 16 Codos

<i>Cañones Montados</i>	<i>Anclas</i>
26 de a 12 ²²	1 de 41 quintales y 28 libras ²³
6 pedreros de a 3	1 de 39 quintales y 67 libras
2 pedreros de a 2	1 de 35 quintales y 36 libras
70 quintales de pólvora	1 de 32 quintales y 46 libras

Anclotes

1 de 13 quintales y 66 libras
 1 de 12 quintales y 56 libras
 Víveres para 41 días y aguada para 41 días.

Este documento se firma en Cartagena a 9 de Septiembre de 1768 por el capitán del barco Don Miguel de Aranguren.²⁴

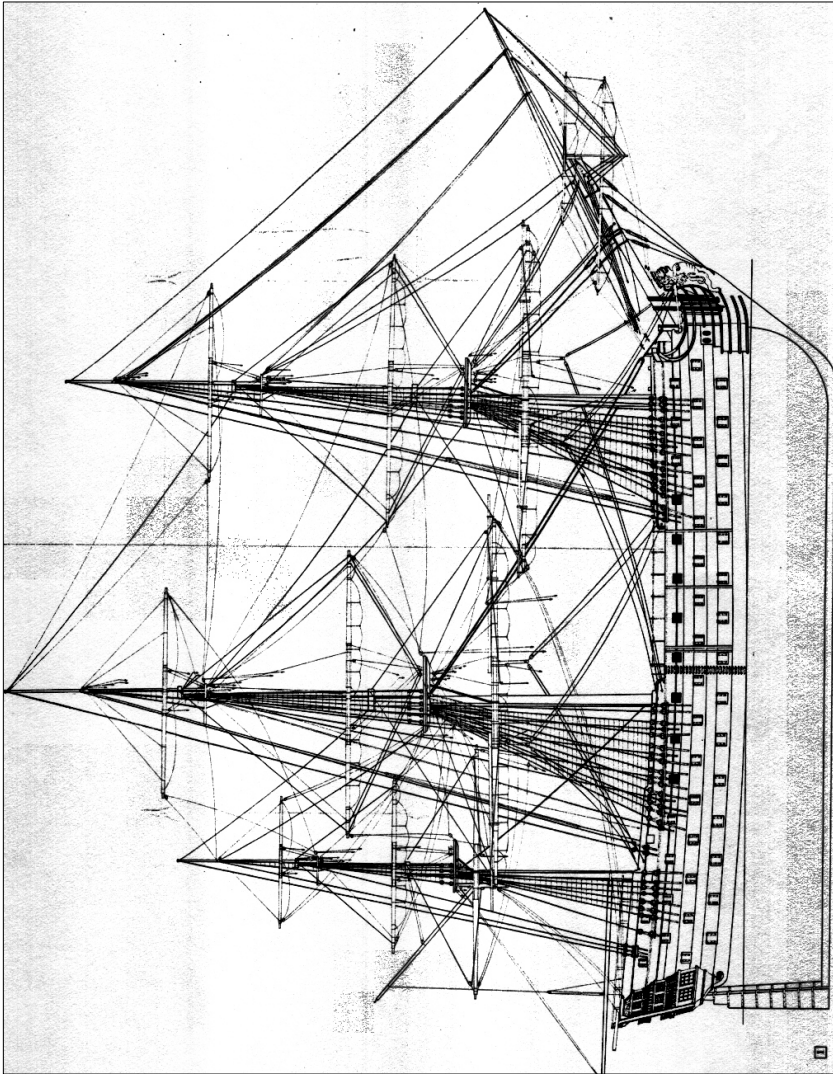
²¹ 1 pie castellano (según M. Moliner) corresponde a 28 centímetros. Una pulgada es la duodécima parte del pie y corresponde a 23 milímetros.

²² 1 quintal tenía cien libras. Un real de vellón tenía treinta y cuatro maravedís (Ver M. Moliner). Según el coeficiente de Hamilton un real de vellón equivaldría a quince pesetas. Expresamos nuestro agradecimiento a Manuel Olano Pastor que nos facilitó esta información. Para la conversión a euros hemos aplicado el cambio oficial que rige durante el 2001, es 1 euro equivale a 166'386 ptas.

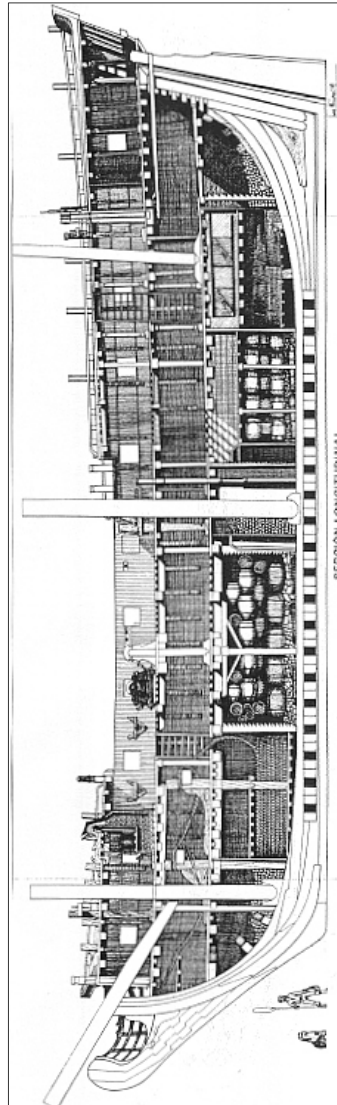
²³ 1 quintal tenía cien libras. Un real de vellón tenía treinta y cuatro maravedís (Ver M. Moliner). Según el coeficiente de Hamilton un real de vellón equivaldría a quince pesetas. Expresamos nuestro agradecimiento a Manuel Olano Pastor que nos facilitó esta información. Para la conversión a euros hemos aplicado el cambio oficial que rige durante el 2001, es 1 euro equivale a 166'386 ptas.

²⁴ Quiero agradecer a Arturo Lenti de Trieste (Italia) sus informaciones en la búsqueda de los documentos aquí citados e igualmente al personal del Archivo Histórico de la Marina y Municipal de Cartagena, así como a Lidia Serrano González por su ayuda respectiva.

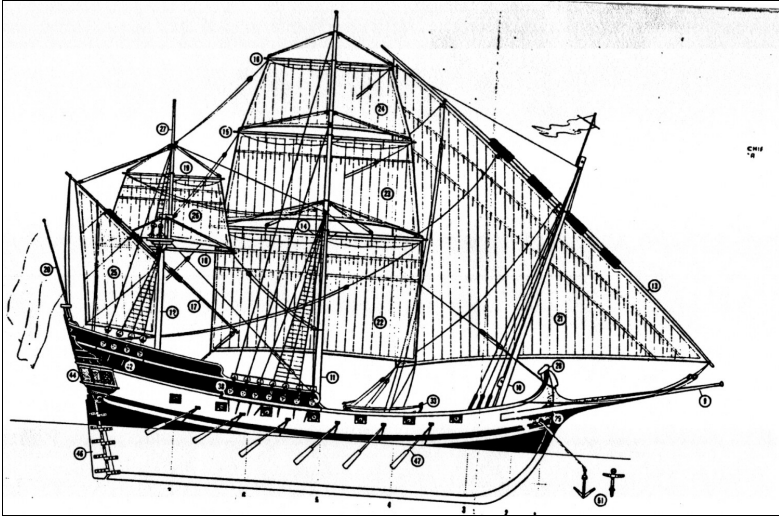
Navío



Fragata



Polacra



Jabeque

