

# BASES Y LOGÍSTICA DEL CORSO BERBERISCO

Miguel Ángel de BUNES IBARRA  
Investigador Científico  
Instituto de Historia  
Centro de Ciencias Humanas y Sociales CSIC

La llegada a Berbería, en los primeros años del siglo XVI, de los marinos otomanos que colaboran con los hermanos Barbarroja se puede considerar el nacimiento del corso moderno en el Mediterráneo. La vida en este mar en los siglos de la Edad Media y Moderna, aunque se podría referir que a lo largo de toda su historia, ha estado presidida por la acción de navegantes que han traspasado los límites de la guerra tradicional, convirtiendo sus aguas en un lugar peligroso (1). Intentar establecer las diferencias entre el corso entre el Levante y el Poniente, como el que se desarrolla en la Edad Media con el que se hace en la Edad Moderna, es una tarea que resulta bastante difícil, como fijar el propio concepto de corsario, ya que para hacerlo es necesario analizar de forma conjunta un gran número de documentos que se conservan en los archivos y bibliotecas de los países donde se desarrolla esta actividad, además de carencias historiográficas evidentes sobre temas en los que conservamos registros materiales. Al revisar la historia del Mediterráneo, con independencia de la época que se estudie, se aprecia que es un lugar que mantiene unas reglas que perduran a lo largo de las décadas, por lo que se puede pensar que el *tiempo histórico* tiene un ritmo diferente del que se verifica en la propia Europa continental. Ello explica que, cuando se realizan análisis generales sobre el corso, no se hagan demasiadas distinciones entre los diferentes siglos que conforman las distintas edades cronológicas en las que se ha dividido la historia de este mar. Dentro del marco cronológico fijado en las presentes páginas, que se inscribe en la época de la disputa entre los dos grandes imperios asentados en ambos de sus extremos, en especial en los siglos XVI y XVII, el gran cambio que se produce con respecto a épocas anteriores es la creación de ciudades dedicadas únicamente al ejercicio de un corso perfectamente tipificado (2), urbes que se localizan en los extremos de las diferentes áreas de dominio de los poderes contendientes. Otomanos y españoles logran controlar directamente enormes espacios del mar al dominar

---

(1) Este artículo se incluye entre los resultados de los proyectos de investigación HAR2009-09991, de la DGICYT, y el S2007/HUM0425, de la CAM.

(2) MOLLAT, M.: «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIIIe-XVe siècles)», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), *Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La península ibérica y el Mediterráneo centro-occidental (siglos XII-XV)*, pp. 743-749 y «De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)», *Mélanges de l'École Française de Rome*, 87 (1975), pp. 7-25.

diferentes territorios, bien sea por el control directo, bien por medio de pactos, y aunque no son los únicos contendientes que se enfrentan en esta cuenca, se arrojan el papel de defensores de sus respectivos credos. Otra forma de dominio del mar se hace mediante las acciones de los corsarios, hombres que no desean conquistar territorios al enemigo, y buscan simplemente causar daños económicos.

Se pueden referir un gran número de obras que analizan la historia de las marinas mediterráneas (3), atendiendo siempre a escuelas nacionales que han fijado los caracteres de la evolución de las armadas, pero es casi impensable encontrar referencias a estudios concretos sobre el curso mediterráneo de una manera global. Sigue faltando una síntesis que nos introduzca en un tema que ha sido abordado desde perspectivas excesivamente locales. El estudio moderno del curso mediterráneo fue iniciado por Fernand Braudel (4), y en los últimos años ha sido ampliado por Alberto Tenenti (5) y Salvatore Bono (6). Aunque estos trabajos han revolucionado la mayor parte de los conocimientos que tenemos sobre esta cuestión, es un tema que necesita de un mayor número de investigaciones locales, regionales y generales para poder fijar en toda su dimensión su importancia. En los primeros siglos de la Edad Moderna, además del curso realizado por las grandes potencias por medio de la conce-

---

(3) La mayor parte de las obras que se pueden mencionar se circunscriben al estudio de la evolución de la política marítima de cada país, como muestran las dos obras clásicas referidas al caso español: FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla*, Madrid, 1894, y *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols., Madrid, 1895-1903, reimpresión facsímil, Museo Naval, Madrid, 1973; OLESA MUÑIDO: *La organización naval de los estados mediterráneos y, en especial, de España durante los siglos XVII y XVIII*, 2 vols., Madrid, 1968; SALVÁ, J.: *La orden de Malta y las acciones navales españolas contra los turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1944; FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España moderna y contemporánea*, Madrid, 1941. En los últimos años se han realizado estudios sobre los caracteres de los navíos mediterráneos más importantes del periodo, como la galera, que sirven para realizar una aproximación general a la evolución de la guerra que se practica en esta agua: GUILMARTIN, J.F.: *Gunpowder and Galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, Cassel & Co., Londres, 2003; THOMPSON, I.A.A.: *Londres, Athlone Press, 1976*; ANDERSON, R.C.: *Oared fighting ships from classical time to the coming of the steam*, Londres, 1962; ZYSBERG, A.: *Les Galériens. Vies et destins de 60.000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Senil, París, 1987; FONTENAY, M.: «Des galères pour quoi faire? La surprenante pérennité de la galères dans la Méditerranée des Temps Modernes», en *Journal of Mediterranean Studies*, 12, (2003), pp. 287-305; AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L.: *El curso marítimo (concepto, justificación e historia)*, CSIC, Madrid, 1950; BONO, S.: *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milán, 1993; HEERS, J.: *Los berberiscos*, Ariel, Barcelona, 2002.

(4) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 t., FCE, Madrid, 1964.

(5) TENENTI, A.: *Naufrages, corsaires et assurances maritimes*, Sevpen, París, 1950; *Venezia e I corsari, 1580-1610*, Bari, Laterza, 1961; FONTANY, M. y TENENTI, A.: «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIX siècle », en *Course et piraterie*, IRHT-CNRS, París, 1975, pp. 78-131.

(6) BONO, S.: *Lumi e corsari: Europa e Maghreb nel settecento*, Perugia, Morlacchi Editore, 2005. *Corsari nel Mediterraneo: Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milán, 1993.

sión de patentes a navegantes específicos, patentes inspiradas en la prolongación del antagonismo entre las dos grandes religiones monoteístas que convergen en esta zona, y la creación de ciudades especializadas en el comercio que depara esta actividad, habría que reseñar dentro del apartado del corso a la mayor parte de las salidas de las grandes armadas centrales que controlan el imperio otomano y la monarquía hispánica. Si analizamos detenidamente la *bajada del turco* a Poniente o las acciones militares de Doria o el marqués de Santa Cruz, la conclusión a que llegamos es que no están atacando las armadas del adversario sino que, en muchas ocasiones, salen al mar para realizar acciones de pillaje. Si comparamos las empresas de los berberiscos de las regencias magrebíes, las salidas de los uscoques contra las armadas venecianas (7) o las acciones protagonizadas por navegantes bajo pabellón maltés (8) con las que realizan las grandes armadas oficiales, se comprueba que sus objetivos son semejantes, así como muchas de sus maneras de actuación (9).

Los estudios sobre los moriscos se han centrado en el peligro que representa esta minoría en los últimos años de su presencia en España, dejando en un lugar completamente secundario su importancia en el desarrollo y los cambios que se producen en el curso Mediterráneo. La expansión peninsular por el norte de África se origina por la necesidad de asegurar de los ataques corsarios las incipientes rutas comerciales de los primeros años del siglo xv, entre otras cuestiones que no atañen al tema que estamos describiendo (10). El exilio de miles de musulmanes de al-Andalus en los últimos siglos medievales había cambiado la fisonomía de las ciudades costeras de Berbería, ya que estos exiliados se asientan en muchas localidades hasta esos años abandonadas (11). El ejercicio del corso de subsistencia, semejante al que se realizaba desde las costas de Andalucía y Levante por estos mismos años, era una salida

---

(7) BRACEWELL, C.W.: *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry and the Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Ithaca-Londres, 1992; REBERSKI DE BARCEVIC, Z.: «El Duque de Osuna y los Uscoques de Seña», en *Cuadernos de Historia de España*, 45-46 (1967), pp. 300-351.

(8) BUNES IBARRA, M.A.: «La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», en *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V* (2006), pp. 77-99.

(9) A ésta mi conclusión llegan FONTENAY, M. y TENETI, A.: «Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge aux débuts du XIX siècle», en *Course et piraterie*, IRHT, CNRS, París, 1975, pp. 78-131, artículo reeditado y actualizado con el mismo título y publicado en «Les Français dans le Pacifique», *Revue d'Histoire Maritime*, 6, (2006), pp. 173-228, y que será editado en castellano por Bellaterra que publicará en curso realizado en el IEMED de Barcelona en 2008 sobre *Corso en el Mediterráneo en la Edad Moderna*.

(10) BUNES IBARRA, M.A. de: «Los tapices de Pastrana y la expansión portuguesa por el Norte de África», en *Las hazañas de un Rey. Tapices flamencos del siglo xv en la colegiata de Pastrana*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2010, pp. 13-26.

(11) «La ciudad de Sersel [Cherchel]. Es una grandísima y muy antigua ciudad fundada por los romanos a orillas del Mediterráneo. Su contorno fue antiguamente de unas 8 millas, longitud de su elevadísima muralla edificada con enormes piedras talladas (...) una parte de ella estuvo muy poblada bajo la dominación mahometana; lo cual duró unos quinientos años. Luego, durante las guerras entre los reyes de Tremecén y los de Túnez, fue abandonada y quedó deshabitada durante cerca de trescientos años hasta la toma de Granada por los cristia-

lógica a las necesidades vitales de los exiliados, además de poder explicar su comportamiento por sus ansias de venganza o por el auxilio a los grupos de musulmanes que aún seguían viviendo en sus solares originarios. El predominio del corso cristiano en estos años, al contar con sistemas náuticos y embarcaciones mejores que los empleados por los musulmanes, es la causa principal para explicar el despoblamiento de la mayor parte de línea de costa magrebí, en especial de Argelia. Como ocurrirá después de 1609, y ejemplifica perfectamente el caso del núcleo corsario de Salé, antes de la llegada de los navegantes turcos en 1515 el mundo andalusí será uno de los factores que desencadenará la reacción castellana de la época de los Reyes Católicos.

Este mundo comienza a cambiar cuando los jenízaros desembarcan en 1482 en las proximidades de la ciudad de Otranto. Después de esta empresa, los dos imperios se expanden de una manera clara por las áreas del Mediterráneo más cercano. La ocupación del reino de Nápoles y la conversión de la monarquía hispánica en un Estado que controlaba territorios alejados de Hispania supone que se tenga que hacer frente a un tipo de guerra completamente diferente. El Gran Capitán ayudará a los venecianos a expulsar a los otomanos del archipiélago de la Cefalonia, empresa que encumbra a Gonzalo Fernández de Córdoba también como un gran almirante, lo que supone que el Mediterráneo occidental entre dentro de los planes defensivos y expansivos de los reyes españoles. Esto comporta que en el tránsito de los siglos xv al xvi se comienzan a variar los ritmos tradicionales que se habían vivido en este mar en las décadas anteriores. Incluso Michel Fontenay ha propuesto una distinción entre dos actividades corsarias del siglo que comienza, dejando a un lado el tradicional ejercicio de la piratería por parte de marineros sin escrúpulos. De un lado, la guerra del corso que se desarrolla en épocas muy concretas, ya sea entre cristianos y musulmanes o entre diferentes Estados europeos que utilizan a los corsarios para influir en esta contienda. De otro, el corso —tema que analizaremos en las páginas que siguen—, que desarrollan cristianos y musulmanes en el Mediterráneo en los siglos xvi, xvii y xviii con unas maneras, consecuencias y métodos específicos y particulares de este mar en estas centurias. El primero de los apartados referidos por el historiador francés se refiere al ejercicio de la guerra con patente cuando existe un conflicto armado específico, mientras que el segundo atañe a una forma de antagonismo continuado en el tiempo y en el espacio que se justifica por la genérica legitimidad de realizar una guerra justa contra el infiel.

---

nos. Entonces, muchos granadinos vinieron aquí, reedificaron una buena parte de las casas y la ciudadela y cultivaron las tierras. Después construyeron muchos barcos para navegar mientras se dedicaban al cultivo de la seda, pues habían encontrado una cantidad infinita de moreras blancas y negras. Esta gente prosperó de día en día de suerte que llegaron a ocupar doscientas casas. Sólo se han sometido a Barbarroja, al que no entregaban, sin embargo, más de trescientos ducados de tributo al año». LEÓN AFRICANO, Juan: *Descripción general del África y de las cosas peregrinas que allí hay*, ed. de Serafín Fanjul, El Legado Andalusí, Granada, 2004, p. 366.

La creación de sendos Estados unificados a ambos lados del Mediterráneo supone que existe una auténtica necesidad de controlar las aguas cercanas para asegurar los sistemas de comunicación. Los dos imperios emprenden al mismo tiempo una política semejante: acabar con todos los núcleos de corsarismo cercano para asegurar las vías de comunicación y comercio. De esta manera hay que explicar las conquistas de Melilla, el peñón de Vélez de la Gomera, Túnez, Bizerta, Honein y un largo rosario de conquistas de ciudades que se producen desde finales del siglo xv hasta le década de 1510 (12), manera en la que hay que entender la guerra contra Venecia por parte Otomana y al ataque a la isla de Rodas para expulsar a los caballeros del Santo Sepulcro (13). Las autoridades españolas están convencidas, como a lo largo de todo el siglo xvi y principios del siglo xvii, de que la única manera de oponerse a los corsarios es acabar con sus bases logísticas, por lo que se intentará conquistar las ciudades donde se asientan los practicantes de esta actividad. Es una política que se practicará a lo largo de toda la Edad Moderna, con independencia de que los resultados no son demasiado buenos y es parte de una defensa claramente estática.

Hasta la llegada de los navegantes turcos a Túnez y Argelia, las principales ciudades dedicadas al corso musulmán se sitúan en la zona del estrecho de Gibraltar (Tetuán, Melilla, peñón de Vélez de la Gomera) y en las proximidades del la bahía de Cartago (Túnez, Bona, Bizerta). En Argelia, por el contrario, no existían demasiadas ciudades dedicadas a esta actividad, por la especial orografía de su costa. El gran puerto de esta zona, Mazalquivir, fue conquistado en 1504, toma que se ampliaría cuando el cardenal Cisneros se embarque personalmente para ocupar la ciudad de Orán en 1509 (14). En torno a 1510, las empresas de portugueses y castellanos habían conseguido que la mayor parte de los diferentes Estados musulmanes de Berbería carecieran de salida al mar, es decir, casi habían transformado a estos sultanes en príncipes que gobernaban territorios interiores. De otro lado, las grandes marinas musulmanas de la Edad Media habían casi desaparecido en estos años, al atomizarse las estructuras políticas de este territorio. La victoria cristiana, así como el control del Mediterráneo occidental, era casi absoluto en la primera década del siglo xvi. Sin embargo, cuando esta situación era más evidente, la llegada de navegantes de origen turco a estas aguas. El sultán otomano, después de la conquista de Constantinopla en 1453, se da cuenta de la importancia de contar con una armada profesional, para poder organizar sus dispersos territorios entre las costas de varios mares. Este expansionismo por el

---

(12) Sobre las fases del expansionismo hispano por el norte de África, con los caracteres que tienen las primeras conquistas que se realizan en este territorio, sigue siendo útil la periodización y las características fijadas por BRAUDEL, Fernand: «Les espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577», *Revue Africaine*, 69, 1982, pp. 184-233 y 351-410.

(13) VATIN, Nicolas: *L'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes: 1480-1522*, Peeters, París, 1994.

(14) ALONSO ACERO, Beatriz: *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.

Mediterráneo queda completamente claro en el sultanato de Selim, cuando decide enfrentarse al imperio mameluco y conquistar Egipto y Siria. su padre ya se había preocupado por conocer las características del Mediterráneo occidental, el «Ispanyol Bahriye» (Mar Español) (15), cuando manda al mejor marino del momento, el corsario Kemal Reis, para que reconozca los caracteres de este espacio (16). Estas expediciones llevan a estos navegantes a realizar ataques delante de la ciudad de Valencia, eligiendo los puertos de la isla de Djerba («Los Gelves» en castellano de la Edad Moderna) Bona y Bugía como sus principales bases. En 1495 es llamado a Estambul para dirigir la armada del sultán, abandonando el Mediterráneo occidental para siempre, aunque trasladando a oriente sus principales características y sus principales lugares para asentarse las futuras generaciones de corsarios.

Según el sultán otomano va controlando mejor el espacio marítimo circundante, que consigue venciendo a venecianos y expulsando a los caballeros del Santo Sepulcro, la existencia de corsarios musulmanes ejerciendo este tipo de guerra es incompatible con un poder centralizado. Beyazit II (1481-1512), Selim I (1512-1520) y, sobre todo, Süleyman el Magnífico (1520-1566) fueron aumentando y profesionalizando la armada dependiente del sultán, concentrando sus efectivos en las proximidades de Estambul y en el Archipiélago, esencialmente en torno a Negroponte, por lo que ya no necesitaban a los corsarios musulmanes actuando en el espacio marítimo que se domina desde los Dardanelos o Esmirna. El corso, para su desarrollo, necesita un poder muy débil, lo que explicaría el nacimiento de núcleo corsario de Rabat-Salé después de 1609, o la lejanía geográfica de las bases corsarias con el poder central, que es la razón del nacimiento del corso berberisco después de 1515-1519 (17). Esta falta de un poder fuerte también explica por qué los corsarios abundaban en Berbería con anterioridad a la llegada de los turcos. La ayuda que facilitan estos navegantes a los mudéjares sublevados en Granada en 1501 es una de las razones que pueden explicar la rápida reacción de las naves cristianas contra los corsarios. Nuevamente los moriscos, o sus predecesores, los mudéjares, son en cierta manera los responsables de que las armadas hispanas entren en el Mediterráneo (18). Los corsarios musulmanes en Levante habían sido muy útiles a las autoridades osmanlíes en las primeras guerras contra Venecia, así como para el control del Adriático y el Egeo, pero esta situación cambia cuando llega al poder Selim II. El apoyo de los hermanos Barbarroja a uno de los pretendientes (Korkud) al trono a la muerte de Beyazit II es el desencadenante último del paso de los marinos turcos al Mediterráneo occi-

---

(15) PIRI REIS: *Kitabi bahriye*, Ministerio de Cultura y Turismo, Ankara, 1996, pp. 65-71.

(16) Gracias a esta navegación se realizan las primeras descripciones de las costas norteafricanas y europeas. De cualquier manera, para los otomanos, el control del Mediterráneo siempre se plantea como el dominio de las islas que existen en él. Esto se aprecia claramente en la obsesión del sultán para conquistar la isla de Malta, empresa que se intenta por primera vez en 1488.

(17) BONO, Salvatore: *I corsari berbereschi*, ERI, Turín, 1964.

(18) ROSSI, E.: *Il dominio degli Spagnoli e dei Cavalieri di Malta a Tripoli*, Intra, 1937.

dental, aunque esta es una cuestión que se hubiera producido de cualquier manera por la evolución de los acontecimientos. Para huir de las posibles iras del vencedor del enfrentamiento civil, Selim, huyen hacia poniente, a la costa oriental de Túnez, el lugar natural adonde escaparía cualquier navegante del Egeo que quiera pasar a la otra parte del mar, además del lugar natural de huida de un navegante que desea escapar de los alrededores de la isla de Metilene con las técnicas náuticas de principios del siglo XVI.

La isla de Los Gelves es el primer destino elegido por los navegantes turcos para asentarse en su nueva vida. Una isla que tiene fondeaderos relativamente seguros, aunque un poco peligrosos ante un ataque en masa, como ocurre en las diferentes tragedias que acaecen a los navegantes españoles en Los Gelves y que provocan que se acabe con la primera expansión por el Mediterráneo en 1510 (19). El mayor problema que presenta es que está habitada por una serie de tribus no muy amistosas y que controlan los pocos puntos de aguada de la isla, lo que representa un inconveniente manifiesto para los marinos allí asentados. Sin embargo, lejanía de la ciudad de Túnez, controlada en esta época por la dinastía de los Hafsiés, y de Estambul convierten a este enclave en una base ideal para cualquier navegante que se quiera establecer por su cuenta, fenómeno que también ocurriría años más tarde cuando Dragut, (Türgüt Reis en turco) se asiente en sus playas y en la cercana ciudad de Mahdía (África, según la terminología española del momento).

La llegada de los navegantes de origen turco al Mediterráneo occidental trastocará completamente la historia de este mar desde el mismo momento en que arriban a sus aguas. El principal cambio táctico que aportan estos navegantes, además de unos navíos mucho más artillados y grandes que los anteriores, es que realizan el corso de forma organizada, acumulando un gran número de naves y hombres para lograr que sus ataques resulten más efectivos (20). Ya no estamos hablando de un corso de subsistencia o de carácter ocasional; por el contrario, estamos refiriendo un marino que se ha formado realizando navegaciones de cabotaje por el Adriático y el Egeo y enfrentándose continuamente a navíos genoveses, venecianos, catalanes y de la orden de San Juan de Jerusalén. El mayor de los hermanos Barbarroja ha sido cautivo en las mazmorras de la isla de Rodas, un hombre que ha entrado en las dinámicas bélicas que genera el corso como forma de guerra. Todo este proceso

---

(19) Para las primeras empresas españolas en el Mediterráneo, así como para entender muchas de las inquietudes que mueven a los marinos españoles a estas conquistas, resulta imprescindible la consulta del texto de LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco: *Guerra de mar del emperador Carlos V*, ed. de M. Bunes y N. Jiménez, Sociedad Estatal para las Conmemoraciones de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, Madrid, 2000.

(20) Sobre la importancia de los hermanos Barbarroja en la evolución del corso berberisco y, en general mediterráneo del siglo XVI, véase: MURAD ÇELEBI, S.: *Gazavâr-i Hayreddin Barbaros Pasa*, Granada, Universidad de Granada, 1997; BUNES IBARRA, M.A.: *Los Barbarroja, corsarios del Mediterráneo*, Alderaban, Madrid, 2004; ACHARD, P.: *La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, París, Actas du Sud, 1984; GRAMMONT, H.D.: *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*, París, 1887; GRAVIÈRE, J. de la: *Les corsaires barbaresque et la marine de Soliman le Grand*, París, 1887.

acontece en el momento en que la artillería naval entra en su fase de desarrollo, embarcándose más número de piezas y de un mayor alcance en los navíos planos mediterráneos, lo que tendrá unas consecuencias importantísimas para el desarrollo del corsarismo. Los navegantes turcos están aportando navegaciones en escuadras, un mayor número de bocas de fuego y, lo que resulta imprescindible para entender el nuevo curso de la Edad Moderna, la profesionalización de un oficio. Estos hombres son apátridas sin nada más que, por lo menos en estos primeros años, su valor y las cubiertas en las que combaten para ganarse su derecho a existir y su fortuna. Los éxitos que cosechan en los primeros meses del ejercicio de su actividad en la isla tunecina logran que adquieran enorme fama entre los príncipes musulmanes de la zona. Estos navegantes aportan gran cantidad de recursos económicos al sultán Hafsí, por lo que se declaran vasallos de Muhammad V, al que prometen el quinto de todas sus capturas y ante el que juraban sobre su libro sagrado que no intervendrían en los asuntos internos del reino. Se trasladan de la desértica isla a los puertos de Túnez y La Goleta, los mejores fondeaderos del Mediterráneo tras el de Mazalquivir, en manos españolas desde 1505. El mundo cristiano no reaccionó con la contundencia debida a los éxitos de Oruç Barbarroja, por lo que su fama siguió creciendo en todo el Magreb en los primeros años del siglo XVI. Exclusivamente algún ataque de las escuadras genovesas al mando de Andrea Doria logra reponer un cierto orden en las proximidades del estrecho de Mesina. Las disputas entre el sultán hafsí y los corsarios turcos serán mucho más efectivos que las contrarréplicas cristianas, ya que el gobernante musulmán comienza a tener miedo de unos militares que le superan en fama, ambición y fuerza militar. Para alejarlos de la capital de sus dominios, les entrega el título de gobernadores de Djerba. La vuelta a esta isla de grandes playas y bajíos después de haber estado en la fachada mediterránea de las grandes ciudades de la antigüedad no satisface a unos hombres que se han dado cuenta de que pueden convertir, en príncipes en un espacio donde la fragmentación del poder y la anarquía son moneda corriente. Esta posibilidad se la brinda Muley Abderramen, el príncipe de la ciudad de Bugía expulsado por los españoles en 1510. Les promete que podrán fondear libremente bajo las murallas de su ciudad si le ayudan a expulsar de la misma a los españoles, cuya presencia se reduce a una guarnición muy pequeña asentada en el castillo, aunque muy bien pertrechada de cañones y armas de fuego. Dos meses después de recibir la embajada en Los Gelves, Oruç, al frente de 1.000 de sus marinos, se desplaza ante la ciudad para intentar conquistarla. En este duelo se oponen dos formas de entender la guerra en el Mediterráneo, caracteres que se repetirán durante los siglos XVI al XVIII. Los musulmanes atacan con fuerzas combinadas de caballería —bereber en su gran mayoría— e infantería otomana que ponen sitio a las murallas del fuerte levantado por los soldados españoles. Se enfrentan cerca de 1.500 defensores contra 4.000 atacantes, pero estos últimos cuentan con muy poca artillería y, por añadidura, de un alcance muy limitado (simples piezas de galera, que no de asedio). Para los soldados españoles la victoria

pasaba por impedir que la ofensiva enemiga diera lugar a un largo asedio, y resistir lo suficiente parapetados tras sus propias murallas, sin intentar un encuentro cuerpo a cuerpo en las proximidades del castillo, donde la numerosa caballería beréber no les daría opción. Una pelota de arcabuz se lleva un brazo de Oruç, que abandona el asedio, junto a toda su flota, rápidamente para que los médicos cautivos cristianos de Túnez logren cauterizar su herida. En su precipitado viaje tiene la oportunidad de capturar varios buques mercantes genoveses a la altura de Tabarca.

Esta expedición muestra a los navegantes turcos la manera de hacerse con un territorio propio en el norte de África, por lo que en 1514 organizarán un nuevo ataque por sorpresa a la ciudad de Bugía. La situación es auténticamente dramática para los sitiados, gobernados por Ramón Carros, que logran liberarse del asedio única y exclusivamente por la ayuda de los barcos mandados por Machín de Rentería, capitán general del peñón de Argel, y por la llegada de una galera de voluntarios mallorquines y valencianos. En 1515 Oruç logra conquistar la pequeña ciudad de Djidjelli, la actual Jijel, a pocos kilómetros de Bugía. Después de diez años de exitosos triunfos en el mar ante las naves cristianas, tiene una cabeza de puente para poder iniciar la construcción de un dominio propio. España no ha reaccionado ante los avances turcos, al desentenderse casi completamente de la política mediterránea después de 1511. Haber logrado una posición estable en Nápoles y Sicilia, ocupar los puertos musulmanes más importantes (bien sea conquistando ciudades o construyendo fortalezas en peñones que vigilan los movimientos de las armadas enemigas) y la larga guerra con Francia habían impedido que en los últimos años de vida de Fernando el Católico la política de la Corona se centrara en el mantenimiento del escudo mediterráneo. El rey, como hizo su esposa, pide a sus descendientes que se continúe la guerra contra el infiel y que el dinero recaudado por el impuesto de cruzada se destine íntegramente a este fin, peticiones que la mayor parte de sus sucesores intentarán realizar cuando otros problemas interiores y exteriores se lo permitan.

Los navegantes turcos, por el contrario, seguirán en su empeño por crear un Estado propio en el norte de África, política en la que se ven favorecidos por la muerte de Fernando el Católico. Las autoridades musulmanas consideran que la muerte del rey las libera de los pactos firmados con sus antecesores, por lo que hay que volver a pactar la presencia española en el territorio. Los reinos del Magreb seguían siendo muy débiles, por lo que para mantener su independencia necesitaban ayuda militar exterior, ayuda que ahora podía ser proporcionada por las armas españolas o por la poderosa flota de los hermanos Barbarroja. Esta situación se produce cuando, a los pocos días de la muerte de Fernando el Católico, Oruç recibe en Jijel a una embajada de Selim ben Tumi (21) que pide su colaboración para expulsar a los españoles del peñón

---

(21) «Este señor era emir de los árabes que viven en la llanura de Mettegia, se llamaba Selim Etteumi, de la tribu de los Tehaliba, rama de los árabes Machel. Cuando Bugía fue ocupada por los españoles, este príncipe de los árabes se proclamó señor de Argel y conservó el poder varios años hasta la llegada de Barbarroja», LEÓN AFRICANO, Juan: *Ibidem*, p. 222.

de Argel. El caudillo musulmán piensa en el navegante de origen turco por la fama de luchador que ha adquirido en estos años, presentándose como un *guerrero de la fe, gazi* según la terminología otomana, que puede acabar con la presencia de los infieles en las tierras del Islam. La ayuda de Oruç no se entrega para ayudar a un musulmán, sino para crear un Estado propio contando con una ciudad mejor fortificada y con un mejor puerto que su actual posesión. La llegada de las naves turcas a Argel no representa el ataque a la pequeña fortaleza española del Peñón que defiende Nicolao Quint, por el contrario el desembarco de los navegantes turcos supone el asesinato del sultán de la ciudad y de su cúpula de poder. Argel pasa a ser una pequeña ciudad que realizaba el tradicional curso de subsistencia hacia las islas italianas y las costas españolas del levante al centro de un enclave que se dedica al curso de manera activo y exclusivo. Oruç no desea enfrentarse abiertamente a la guarnición española en los primeros meses de su estancia en la ciudad, aunque la artillería de la fortaleza impedía que se pudiera utilizar su puerto para el desembarco de las capturas de hombres y mercancías que se hacían continuamente en el mar y en la tierra. En vez de asaltar el castillo decide ocupar la cercana localidad de Cherchel, urbe que cuenta con un puerto mejor que el de Jijel, aunque inferior al de Argel. La reacción española a esta serie de acontecimientos la vuelve a impeler el cardenal Cisneros, un hombre plenamente comprometido con la expansión por África desde que financiara las empresas de Mazalquivir y Orán, en esta ocasión acaudillando también las tropas. Como regente de Castilla mientras arriba Carlos V, manda aprestar una flota en Cartagena al mando de Diego de Vera, ex gobernador de Bugía y Trípoli y oficial en las campañas de Italia bajo el mando del Gran Capitán y de Pedro Navarro. La expedición se salda con un monumental fracaso ante Argel, el primero de los muchos que ocurrirán ante sus murallas, dejando 1.500 muertos, más de 1.000 heridos y varios centenares de cautivos en las tierras africanas cuando la flota abandona a los soldados que han desembarcado y no pueden avanzar para combatir las murallas de la ciudad. Este fracaso, uno de los mayores de las armas españolas en tierras africanas, mayor que el desastre de Los Gelves, comienza a crear la leyenda de la invencibilidad. En estos primeros años los Barbarroja no atacarán a los españoles, ya que lo que les interesaba es hacerse con un Estado propio en el norte de África más que generar un enfrentamiento con uno de los poderes navales más importantes del momento. Entre los dos hermanos, Oruç y Hayreddin, se produce un reparto de funciones. Mientras que el mayor sigue expandiendo sus posesiones por tierra, intentando conquistar el reino de Tremecén, el segundo seguirá ampliando las posesiones marítimas y apoyando la creación de armadas corsarias estables. El segundo fracaso español ante las murallas de Argel, el protagonizado en 1519 por Hugo de Moncada, virrey de Sicilia, y la inestabilidad de la presencia turca en el Magreb conlleva que se conquisten las localidades de Collo, Bona y Constantina, para terminar atacando a la fortaleza, del peñón de Argel en 1529, una vez que Oruç ha muerto a manos de los soldados españoles de Orán. La creación de un muelle entre el antiguo peñón y la costa, empleando los restos de la

fortaleza, muestra el interés de Hayreddin, en contra de lo propuesto por su difunto hermano, tener un fondeadero estable y seguro para las naves corsistas en estos años. Su paso a la órbita del mundo del sultán de Estambul convierte las hazañas de estos apátridas en una empresa de conquista de la Sublime Puerta, que acepta de buen grado unas tierras que no ha costado nada conquistarlas, mientras que a los corsarios les da la seguridad de tener detrás de sí el respaldo de uno de los grandes imperios del Mediterráneo. La lucha entre cristianos y musulmanes, siendo el corsarismo argelino una empresa que busca hacer todo el daño posible a la monarquía hispánica tras la muerte de Oruç Barbarroja, se mantendrá viva hasta 1574 de una manera directa, siendo los dos gran episodios de esta historia la conquista de la fortaleza de La Goleta, que pasará definitivamente a manos otomanas en 1574, y el control de la isla de Malta, asediada en 1565 de manera feroz, así como atacada en varias ocasiones en el siglo XVI y XVII.

Este pequeño resumen evidencia la vinculación del desarrollo del corso berberisco con la historia de la expansión de los dos grandes imperios del Mediterráneo y la utilización de este tipo de guerra en las fronteras exteriores de los mismos. La evolución de las dinámicas bélicas de los corsarios busca el control de los puertos mejores, para asentar escuadras de embarcaciones dedicadas al robo con patente de manera estable, creando enclaves centrales donde se asientan los navíos para poder defenderlos de los previsibles ataques de los enemigos. Los tres grandes centros corsarios serán las capitales de los actuales tres países magrebíes: Argel, Túnez y Trípoli. Junto a estas grandes urbes, sedes de los gobiernos provinciales (beylik) dependientes de beylerbeys, beys o deys nombrados por el Diwan de Estambul, hay otras localidades que pueden albergar pequeñas flotas que dependen de las autoridades centrales, como será el caso de Biserta, Bugía, Bona, Constantina, Mahdía, Djerba, Puerto Farina, etc. Los Estados corsarios berberiscos tienen que ejercer una doble función, realizar el corso contra los cristianos en el mar y controlar a la población musulmana de los territorios interiores, nunca bien controladas por las autoridades centrales y a la que las autoridades cristianas intenta sublevar contra el poder extranjero que representan los otomanos (22). La frontera entre la cristiandad y el Islam se sitúa, desde el punto de vista terrestre, en la ciudad de Orán, baluarte defensivo que impide los progresos otomanos hacia las tierras de Marruecos (23). En esta misma zona también se encuentran los grandes centros corsarios cristianos de Palermo, Nápoles y, desde 1562, en la época de Cosme I de Médici, Pisa, al ser la cabeza de la Orden de San Estéfano. En 1530 Carlos V concede Trípoli y las islas de Malta y Gozo a los desposeídos caballeros de San Juan de Jerusalén tras la pérdida de Rodas, por lo que

---

(22) Éste sería el caso de las revueltas de uno de los primeros aliados de los hermanos Barbarroja en Argelia, el rey del Cuco, que en algunos momentos es el gran aliado español en el territorio en los primeros años del siglo XVII, cuando el corso berberisco es más agresivo: RODRÍGUEZ JOULIA SAINT-CYR, Carlos: *Felipe III y el rey de Cuco*, CSIC, Madrid, 1954.

(23) HESS, ANDREW C.: *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth Century Ibero-African frontier*, Universidad de Chicago, Chicago, 1978.

la Monarquía establece un nuevo centro corsario para vigilar la frontera marítima entre los dos imperios (24) e intentar controlar las acciones de los corsarios berberiscos.

Los nuevos dominios otomanos se organizarán según el esquema de una provincia otomana de frontera, teniendo una gran importancia la «taifa de los reis», órgano en el que se reúnen los arráeces de los navíos corsarios para tomar las decisiones que conciernen a la organización del estado. El paso de los dominios de los hermanos Barbarroja al imperio otomano lo único que supone que una serie de soldados de guarnición, jenízaros reclutados en Asia Menor, se trasladan a vivir a Argel y forman el aparato militar básico para el control del territorio mandados por Aga (25). Se les permite enrolarse en los navíos en corso, por lo que también intervienen en los beneficios de esta actividad desde los primeros años de su estancia en Argel, además de tener la obligación de defender los castillos y las ciudades costeras que dependen de las grandes urbes corsarias berberiscas. Su organización, como referíamos, es semejante a cualquiera de las provincias del imperio, excepto que en la taifa de los reis el elemento turco no era el mayoritario, ya que la mayor parte de los capitanes de las embarcaciones dedicados al corso son renegados de los orígenes más dispares del mundo mediterráneo (26). Se establece una especie de república militar controlada por los jenízaros y los arreases que gobiernan al resto de los colectivos que se instalan dentro de las murallas de la ciudad de Argel y de las ciudades costeras que se controlan desde su rada (Nosotros, Pacha y el Divan de la Invencible Milicia de Argel). Éste será el modelo que también se establece en Túnez y Trípoli, aunque la relación de fuerzas entre las diferentes facciones de la repúblicas berberiscas establecerá una evolución diferente en cada uno de estos territorios. Por referir un ejemplo, un revuelta de los jenízaros en la ciudad de Trípoli en 1609, año de la expulsión de los moriscos, significa que este cuerpo militar elija como jefe de esta escuadra militar (ocak) a uno de los oficiales subalternos que ejercerá el poder real en

---

(24) BROGINI, Annet: *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Roma, 2006; ECK, O.: *Seeräuberei im Mittelmeer. Dunkle Blätter europäischer Geschichte*, Munich-Berlín, 1940; FISHER, Godfrey: *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford, 1957; AYMARD, M.: *XVI yüzyilin sonunda Akdeniz'de korsanlık ve Venedik*, IFM, 23, 1962, pp. 220-229; EARLE, P.: *Corsairs of Malta and Barbary*, Londres, 1970; FONTENAY, Michel: «L'Empire ottoman et le risqué corsaire au XVIII<sup>e</sup> siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 35, 1988, pp. 185-208; «La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques», *Annales ESC*, 6, 1988, p. 844. C. BRACEWELL, Wendy: *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry and Holy War in the Sixteenth Century Adriatic*, Londres, 1992.

(25) Selim acepta el reconocimiento de la soberanía sobre estos territorios que le ofrece Hayreddin Barbarroja y le nombra beylerbey, con el título de pacha, además de mandarle 2.000 hombres con armas de fuego y autorizar que se puedan embarcar 4.000 voluntarios, a los que se les concede los derechos y los privilegios de los jenízaros. *Histoire de l'Empire Ottoman*, ed. de R. Mantran, Fayard, París 1989, p. 406.

(26) BACHROUCH, Taoufik: *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII<sup>e</sup> siècle*, Túnez, 1977; MANCA, Ciro: *Il modello di sviluppo economico delle cite maritime barbaresche dopo Lepanto*, Nápoles, 1982.

la regencia, siendo el beylerbey nombrado por la Sublime Puerta una simple figura sin poder real en el territorio. En Túnez y Trípoli se pasará al gobierno de beys y deys que culminarán con la creación de dinastías reinantes, sometidas a Estambul, aunque llevarán una vida casi independiente de la metrópoli asentada en las aguas del Bósforo.

En principio, las regencias berberiscas serán la gran escuela de los grandes marinos otomanos desde la llegada de los hermanos Barbarroja hasta la década de 1580, momento en el que muere el último almirante, kapudan Pacha, que tiene un origen corsario, Euldj Alí (27). Son hombres formados en una lucha continua contra los enemigos de la Sublime Puerta que han forjado su carácter en las galeras mediterráneas, comenzando por Kemal reis, que después serán sustituidos por hombres de palacio que no dominan las técnicas y tácticas militares, lo que representará un problema para la propia evolución de la marina otomana en el siglo xvii (28). Sin embargo, la época dorada del curso musulmán de las regencias berberiscas, como refirió Fernand Braudel, se produce en los años posteriores a la batalla de Lepanto y se extiende hasta mediados del siglo xvii. Este momento coincide con una crisis evidente de la marina otomana dependiente directamente del sultán estambuliota, lo que marca diferencias evidentes entre el centro y la periferia del Imperio de Estambul, situación que también se puede fijar para algunos periodos de la propia monarquía hispánica, como sería el caso de los virreinos del duque de Osuna en Sicilia y Nápoles. El primero de los periodos se puede definir como el de la escuela de los marinos formados por los Barbarroja, siendo una de las figuras más importantes la del Dragut, hombres que cambian radicalmente la vida del mar. En este periodo se produce la supremacía de las marinas otomanas, periodo que va desde la batalla de la Preveza hasta la de Lepanto, momento en el que las marinas otomanas serán las que manden en este espacio. En estos años el mundo cristiano intentará fortificarse creando muros defensivos para avisar a los habitantes de las costas de la llegada de velas enemigas, sistema que tiene unos efectos disuasorios muy escasos (29)

---

(27) *The Kapudan Pasha. His Office and His Domain*, ed. De Elizabeth Zachariadou, Creta University Pres, Rethymnon, 2002.

(28) BELHASSIMI, Moulay: *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Argel, 1983.

(29) Un buen ejemplo de la poca efectividad de estas torres de vigilancia es este relato que un cautivo de finales del siglo xvi refiere después de su apresamiento: «El navío aviaron para Argel, cargado como estaba de vino y otras cosas y presentes que enviaban de Málaga, cuatro galeras se vinieron acercando a la costa de España y, no hallando qué robar, derribaron a arcabuzazos tres atalayas de la costa, en que gastaron mucha pólvora, y en la última cogieron un pobre viejo y un muchacho, porque los demás que estaban en las dos primeras huyeron de noche, y se quedaron burlados los turcos. Fueron corriendo toda la costa hasta el reino de Valencia y toda la Cataluña, volviendo a las islas Formenteras, Abisa y Mallorca, y viendo que no hallaban más que robar, dieron la vuelta para Argel, donde desembarcaron y donde fui vendido, como diré en el inmediato». GALÁN, Diego: *Relación del Cautiverio y libertad de Diego Galán, natural de la villa de Consuegra y vecino de la ciudad de Toledo*, Escuela de Plata-Renacimiento, Sevilla, 2010, p. 31.

aunque genera una cierta sensación psicológica de seguridad (30). La monarquía se plantea una defensa estática ante los ataques corsarios, bien sea fortificando las línea costera y las principales ciudades de sus dominio o manteniendo flotas que actúan vigilando las zonas de ataques más frecuentes. Por desgracia, los intentos de conquista de las principales ciudades corsarias suelen saldarse con frecuentes fracasos, por lo que los corsarios seguirán manteniendo su frenética actividad. Volviendo a referir el momento de estancia del duque de Osuna, este virrey cambia el sentido de la política que hay que seguir ante los corsarios, organizando armadas que practican el corso sistemático en las aguas controladas por Estambul y organizando asaltos a las principales ciudades corsarias que no pretenden conquistar sus murallas sino quemar las naves dedicadas al corso, sistema mucho más eficaz para limitar las acciones de los corsarios (31).

Los corsarios de las regencias berberiscas siempre se presentan ante el resto de los musulmanes como los libertadores de las tierras del Islam de las ansias conquistadores de los cristianos, otorgándose en título de gazis para justificar la mayor parte de sus acciones. Como resulta evidente, generan un sistema económico propio (32), basado en la venta de los cautivos que aprehenden y en la introducción en los circuitos comerciales de las mercancías que aprehenden (33). El corso de la Edad Moderna está respaldado por un circuito económico que nace en el mismo momento que las regencias berberiscas (34), en el que se busca compensar el enorme esfuerzo que requiere armar naves que realizan esta actividad. Los berberiscos se olvidarán de las acciones de

---

(30) BONO, Salvatore: «Sicilia nel Mediterraneo dei corsari», en *Le torri nei paesaggi costieri siciliano (secolo XIII-XIX). Storia, architettura, ambiente*, Regione siciliana, Palermo, 2008, tomo I, pp. 31-49

(31) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *El Gran Duque de Osuna y su Marina*, Rivadeneyra, Madrid, 1885, reedición con prólogo de Francisco Ledesma, Sevilla, Renacimiento, 2006, sobre diferentes estrategias de defensa contra los ataques de corsarios véase: OLESA-MUNIDO, Francisco Felipe: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Editora Nacional, Madrid, 1969, pudiéndose anotar en la actualidad la tesis doctoral inédita de Phillip Williams, sobre la que ha publicado un extracto en «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)» *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Mapfre, Madrid, 2006, pp. 891-920, o la reciente tesis de LOMAS CORTÉS, Manuel: sobre la utilización de la marina en la expulsión de los moriscos de Valencia, de la que ha realizado un pequeño avance en «La organización naval hispánica y la expulsión de los moriscos (1609)», *Estudis: Revista de historia moderna*, 31, 2005, pp. 301-320 o en el artículo de DE BUNES IBARRA, M. Á.: «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna*, Anejos V, Universidad Complutense, Madrid, 2006, pp. 77-99.

(32) HEERS, J.: *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée (xve-xvii siècles)*, Perrin, París, 2001.

(33) SOLÁ, Emilio, y PEÑA, Francisco de la: *Cervantes y la Berbería: (Cervantes, mundo turco-berberisco y servicios secretos en la época de Felipe II)*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.

(34) LÓPEZ NADAL, Gonçal: «El corsarismo en las estructuras mercantiles: las fronteras del convencionalismo», en *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. xv-xviii)* ed. G. López Nadal, Institut d'Estudis Baleàrics, Palma de Mallorca, 1990, pp. 267-276.

particulares, propias de la Edad Media, para organizar flotas y escuadras que se especializan en zonas concretas. Argel atacará de forma sistemática el sur de Italia y las costas peninsulares, mientras que Túnez y Trípoli concentrarán sus esfuerzos en la región de Calabria, Cerdeña y Sicilia. En este momento se aprecia un cambio radical en la evolución del corso en ambos lados del Mediterráneo. Mientras que en la parte occidental se produce una profesionalización de la actividad, en oriente se siguen los ritmos tradicionales hasta que a finales del siglo XVI y principios del XVII entran a actuar en esta zona la Orden de San Estéfano y las galeras de la Orden de Malta. Malteses y berberiscos, cada uno con unos sistemas completamente diferentes, se convierten en los modelos de la actividad corsaria, aunque con un sistema de organización completamente diferente, sistemas que serán asumidos por las ciudades que desean entrar en esta actividad en apariencia lucrativa, como será el caso de Salé, La Mamora, Larache o Livorno en el siglo XVII. La gran diferencia entre cristianos y musulmanes es que los primeros permiten que se siga haciendo corso privado, por medio de la concesión de patentes individuales (35). Los moriscos serán uno de los elementos que les sirvan para justificar este nuevo modo de vida que están creando en el Mediterráneo occidental hasta su expulsión definitiva de España entre 1609-1614, lo que les convertirá en unas víctimas más de las especiales circunstancias que se viven en este mar: «Después —como capitán que era de Hayradin Bey, tomando su bendición y sus bajeles— con buen viento hizo viaje en el cual tomó, saqueó y quemó muchos lugares en las costas de cristianos. Y hizo tantos males por mar y por tierra —además del gran número de moriscos que trajo de el Andalucía, que todos los de la tierra se juntaron a dar queja al Emperador de España de los grandes daños que cada día de Barbarroja habían recibido y recibían; y de sus armadas, y las entradas y asaltos que dan en las tierras, lugares que toman y queman, sacos que hacen, cautivos cristianos que se llevan y moriscos que pasan en Morería; y otros infinitos daños, y el poco cuidado que hay de remediarlos; de manera que ya no pueden vivir allí seguros. Y que la tierra se irá despoblando y perdiendo. Y suplicáronle que lo mandase remediar» (36). Serán a un tiempo víctimas y verdugos del corsarismo, sobre todo cuando deciden apoyar al bando musulmán en su compleja subsistencia en el suelo peninsular.

Uno de las grandes dificultades a la hora de caracterizar el corso berberisco en los siglos XVI y XVII es fijar los efectivos con que cuenta: su número de embarcaciones, las personas que se dedican a esta actividad y los beneficios que obtienen. La pérdida de la mayor parte de la documentación otomana en el siglo XIX nos ha privado de estos datos, por lo que debemos aproximarnos

---

(35) El referente más claro de esta forma de actuar es la actuación del capitán Contreras, personaje real que realiza guerra de corso por todo el Mediterráneo con una patente concedida por el Gran Maestre de Malta, Alonso de Contreras, *Vida del capitán Alonso Contreras*, edición y prólogo de Manuel Criado de Val. *Las aventuras de un capitán español*, por Jose Ortega y Gasset, Taurus, Madrid, 1965.

(36) MURAD CELEBI, S.: *Ibidem*. p. 92.

por medio de fuentes literarias, referencias de cautivos que mandan informes a las autoridades españolas e italianas, registros de espías, noticias que se pueden sacar de las crónicas de los redentores que se acercan a las ciudades corsarias para rescatar cautivos o por el análisis de los ataques que realizan a determinadas zonas de costa por medio del estudio de fuentes locales (37). También resulta muy difícil referir el tipo de navíos que emplean los corsarios berberiscos en los siglos XVI y XVII por la falta de datos exactos de las fuentes y la exageración de éstas al describir a estos navíos. Aunque intentaré hacer una cuantificación de los que utilizan los corsarios, estos datos en ningún momento se pueden considerar definitivos, por la parcialidad de las fuentes y la falta de noticias fiables sobre las características de los navíos. Como resulta lógico, la flota más importante se encontraba en la ciudad de Argel, siendo las de Túnez y Trípoli de menor importancia, aunque esto no significa que su peligrosidad fuese menor. Como se ha referido anteriormente, estos navíos se especializaban en el ataque a zonas muy concretas, recibiendo también el ataque por parte de las escuadras cristianas que también se combate zonas concretas del litoral musulmán, como muestran las continuas razias de las galeras de Malta en las naves asentadas en La Goleta, Trípoli, Bugía, Bizerta y Puerto Fariana, y mientras que las acciones contra las que tienen su base en puertos argelinos son menores.

Uno de los mayores problemas que tenemos es conocer el número de embarcaciones que realizan el corso berberisco de una manera sistemática sobre los intereses cristianos. Conocemos las diferentes fases del mismo, que se pueden resumir en un periodo de formación, que va desde 1516 hasta 1580, época que Argel es controlada por navegantes que pertenecen, bien sea por formación o por cuestiones familiares, a la saga de los Barbarroja. Hasta la década de 1560 el corso argelino tendrá el apoyo de la comunidad andalusí, los exiliados de la antigua al-Andalus, que se han ido refugiando en las ciudades costeras de Argelia y que ven en la llegada de los navegantes otomanos una manera de medrar dentro de la sociedad de acogida. La influencia de este grupo se irá reduciendo cuando la presencia otomana en el territorio sea mayor, así como por la llegada de un gran número de renegados de origen italiano y español, situación que define la segunda mitad del siglo XVI. En los primeros años del XVII la importancia de los hombres del norte de Europa será primordial, introduciendo nuevas técnicas de navegación, así como nuevos tipos de navíos, que supone que el corso argelino deje de ser exclusivamente mediterráneo para pasar el Atlántico y amenazar directamente la comunicación con América.

---

(37) PARDO MELERO, Juan Francisco: *La defensa del Imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2001, fija que las costas valencianas son atacadas en 136 ocasiones entre 1527 a 1533, ataques que en muchas ocasiones son realizados por escuadras de varios barcos, para aumentar su efectividad. La importancia de los ataques de escuadras de varios barcos son referidas en el texto de Murad Celebi, documento hagiográfico escrito para mostrar la superioridad de los musulmanes sobre los cristianos a lo largo de la época de Barbarroja.

La pérdida de la documentación otomana por las vicisitudes históricas del Magreb nos ha privado de conocer exactamente la composición de las armadas corsarias. Aunque la acción de estos navegantes está respaldada por un Estado —que en el caso de las regencias berberiscas tiene un carácter doble: el de la propia regencia y el de la Sublime Puerta—, es una empresa que pertenece directamente a los particulares. Los beylerbeys, beys o deys se introducen en el negocio del corso, e incluso se construyen barcos a expensas del propio Estado, pero la mayor parte de los navíos siguen siendo de particulares que realizan empresas presididas por un espíritu mercantil propio de un negocio. Los altos dignatarios de los Estados berberiscos son dueños de la mayor parte de los cautivos, personas que son alquiladas a las corsarios para que muevan las embarcaciones, lo que es una buena demostración de que estamos refiriendo un negocio entre particulares. Es decir, se están asumiendo unos modelos que se asemejan a los de la Orden de Malta, en contraposición con los que practica la monarquía hispánica en esos mismos años, a excepción del duque de Osuna y de algunos particulares asentados en Mallorca o en ciudades muy alejadas de los grandes centros de poder y, como tales, muy expuestas a los peligros del corso. Para fijar los recursos con los que cuentan las repúblicas berberiscas hay que recurrir a textos cristianos, bien sean relaciones literarias, bien avisos de espías o relatos de cautivos. Estas fuentes son las que se utilizarán en los párrafos que siguen para intentar fijar los navíos con que contaba la regencia de Argel en 1581, fecha en la que escribe Diego de Haedo su relato sobre el cautiverio (38), que establece que había unos 5.000 galeotes que movían 36 galeras o galeotas, y 600 hombres que se embarcaban en las 20 o 25 fragatas y bergantines. Se puede calcular que unos 2.500 musulmanes se empleaban de buenas boyas, tradición en las marinas islámicas casi inexistente en este periodo para los navíos españoles, y que se embarcarían 1.500 hombres de armas, bien sean jenízaros, bien marineros (*levant*). Esto significa que casi una cuarta parte de la población total de la regencia estaba implicada directamente en el negocio corsario, lo que establece una especialización económica, de la ciudad con su actividad esencial. Por la llegada de renegados de origen flamenco, una de las presas principales de los corsarios argelinos en los primeros años del siglo XVII, lo que es una demostración del origen de la mayor parte de los navíos que surcan el Mediterráneo, hacia 1606 aparecen navíos redondos en la armadas argelinas. La introducción de este tipo de barco siempre se ha asociado con la figura de Simón Danzer. En 1625, momento del apogeo del corso argelino, la flota estaría compuesta por unos 100 navíos, de los cuales entre seis y ocho serían bergantines, que ocuparían a unos 8.000 o 10.000 marinos y soldados. Otro religioso dedicado al rescate de cautivos, el padre Dan, afirma que en 1634 la flota había disminuido a 70 unida-

---

(38) HAEDO, Diego de (O.S.B.): *Topografía e historia general de Argel / por el maestro Fray Diego de Haedo* [prólogo, Ignacio Bauer y Landauer], Sociedad de Bibliófilos Españoles, Madrid, 1927, según la edición publicada en Valladolid, 1612.

des (39), que se convierten en treinta a mediados del siglo. M. Fontenay, utilizando noticias que llegan al puerto de Livorno, el lugar más importante del comercio en el Mediterráneo occidental en estas décadas, asevera que en Argel había en 1681 19 bajeles de 14 a 36 cañones, que empleaban a 6.290 hombres y que en total tenían 562 bocas de fuego embarcadas, así como 2 galeras de 22 bancos. Otros informes de la época hablan de 23 bajeles y fragatas en 1690 de 14 a 40 cañones, más 3 galeras, 7 barcas y 11 bergantines. Estos datos nos confirman los ritmos que tradicionalmente se han asociado con la actividad corsaria de los berberiscos, actividad que se mantiene viva hasta la conquista de Argel por las tropas francesas a principios del siglo XIX. El declive de la marina argelina se debe a los continuos ataques que sufre por las flotas oficiales de los países europeos y por las marinas especializadas en realizar ataques a los navíos corsarios, como las de la Orden de San Estéfano y la de Malta. Los países del norte de Europa suelen mandar sus navíos de guerra, fuertemente artillados, a las bocanaras de las ciudades corsarias para bombardear estas urbes y limitar sus acciones. Las marinas sicilianas y napolitanas realizan incursiones en las radas corsarias para quemar sus navíos, al ser muy conscientes de que su reducción supone limitar el número de capturas.

Las marinas de las otras urbes corsarias siempre fueron mucho menores. Trípoli, en sus años de esplendor, en la primera mitad del siglo XVII podía mandar a realizar corso a ocho o diez navíos, siendo siempre la hermana pobre de las tres regencias. La historia de la marina tunecina es mucho más compleja ya que se debe atender al gran número de ciudades portuarias con que cuenta el país. Mientras que Argel concentra en su capital su flota y toda la actividad económica relacionada con el corso, en Túnez las naves se reparten por varios puertos y fondeaderos, lo que dificulta enormemente poder fijar cifras estables. La capital ni siquiera tiene un puerto capaz de albergar una flota permanente, ya que el estrecho paso que vigila La Goleta entre el golfo de Cartago y la laguna del Estaño no permite el paso de navíos de gran calado. Fondear cerca del fuerte construido en época de Carlos V era muy peligroso, al estar muy lejos de la ciudad y ser los navíos fondeados a la sombra de sus muros fáciles de atacar por la noche, como se suele hacer con bastante frecuencia desde Mesina, Livorno, Palermo o Nápoles. Los navíos se reparten por Bizerta, Túnez y Puerto Farina, y en los momentos de mayor apogeo de su marina contaba con 12 o 15 bajeles, 6 galeras y un número difícil de determinar de pequeñas barcas de remos que atacan las cercanas costas de Sicilia y Cerdeña (40). De cualquier manera, la importancia del corso de Túnez es relativamente pequeña, al ser uno de los países más poblados y con una economía más diversificada, por lo que esta actividad nunca tuvo la trascendencia que se ha señalado al hablar de Argel, la «ladronera de la cristiandad».

---

(39) DAN, François: *Histoire de la Barbarie et de ses corsaires*, París, 1637, p. 315.

(40) Un análisis detallado de la importancia económica del corso tunecino, BOUBAKER, Sadok: *La Régence de Tunis au XVII<sup>e</sup> siècle, ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne*, Université de Toulouse-Le Mirail, Toulouse, 1978.

Estos datos de los navíos corsarios dependientes directamente de las autoridades de las regencias tampoco son demasiado fiables, ya que suponen fijar que el corso que se realiza en el Mediterráneo enfrente a cristianos y musulmanes de una manera categórica. Entre los corsarios que navegan esta agua hay que referir marinos genoveses, bretones, flamencos, ingleses, sicilianos, mallorquines, griegos, sardos, calabreses, provenzales..., que pueden navegar en un momento determinado combatiendo junto a escuadras cristianas o musulmanas. Por referir exclusivamente un ejemplo, los seis navíos redondos de Anthony Sherley que corsean desde Sicilia eran todos navíos y tripulaciones inglesas que combaten a favor de España en un momento en el que Felipe II y el rey inglés están en guerra (41). El volumen de noticias de navíos franceses y holandeses ayudando a corsarios argelinos es muy elevado hasta la década de 1640, y aumenta en los periodos de tensión militar entre los diferentes países europeos.

Después de la expulsión de los moriscos de España entre 1609 a 1614 el corso tuvo consecuencias funestas para los intereses españoles en este espacio. Muchos de estos deportados se enrolaron en las tripulaciones de los corsarios y facilitaron regencias de lugares que podían ser atacados por estos marinos. Al igual que durante buena parte del siglo XVI, facilitaron informaciones a los navegantes musulmanes para realizar desembarcos y hacer cautivos, después de la expulsión se transforman en un elemento que vuelve a fijar que los objetivos de los corsarios sean antiespañoles. Desde esta perspectiva, la expulsión significó un relativo fracaso para sus valedores, ya que logran aumentar la peligrosidad de la navegación por el Mediterráneo. La expulsión, de otra parte, coincide con el aumento de los ataques corsarios y piráticos de todo tipo sobre navíos y costas españolas, lo que genera que hasta mediados del siglo XVII la navegación por el Mediterráneo occidental resultara especialmente arriesgada, como insistentemente repiten las relaciones de los embajadores extranjeros asentados en Madrid y Valladolid en estos años. Aunque la Monarquía hacía bastantes años que había detenido las conquistas de territorios norteafricanos, la llegada de miles de deportados a esta zona complicó la presencia misma de las guarniciones españolas allí asentadas, por el odio general que despertaba su presencia entre los musulmanes. Además de la importancia de los nuevos núcleos corsarios que nacen como consecuencia de la expulsión, como sería el caso del eje Rabat-Salé, la presencia de estos antiguos españoles en el territorio dominado por los otomanos se traduce en una estabilidad mayor, al contar con un elevado número de personas que apoyan decididamente su presencia en el Magreb. Su apoyo a los navegantes contrarios a los intereses españoles y el facilitar informaciones precisas para que los ataques sean más certeros, al embarcarse como adalides y pilotos, fueron moneda corriente en estos años. La ayuda que los corsarios les daban en los años de su permanencia en la península, tanto en la época de sublevaciones y

---

(41) SHERLEY, Anthony: *Peso de todo el mundo (1622), Discurso sobre el aumento de esta monarquía (1625)*, Polifemo, Madrid, 2010, pp. 59-61.

sediciones como en los viajes que realizan estas naves para rescatarles de sus lugares de origen para que no vivan entre cristianos, tuvo unas consecuencias evidentes en la suerte que corrió la minoría en estos años. Resulta innegable que la peligrosidad de las armadas otomanas era muy escasa a principios del siglo XVII (42), pero la sensación psicológica que se tiene en las dos penínsulas que controla la Monarquía es que se está completamente amenazado por la presencia de los navegantes otomanos, ya sean armadas oficiales o corsarias. Los moriscos se consideran política y religiosamente más cercanos a estos navegantes que a sus vecinos y compatriotas españoles, por lo que su destino está marcado por el miedo que sigue despertando las armadas del lejano sultán de Estambul en la mentalidad de los habitantes de Europa de principios del siglo XVII, lo que explica perfectamente que se recurra a este miedo para justificar una expulsión.

---

(42) Sus rutas de navegación nos las describe perfectamente un corsario español de finales del siglo XVI: «Desde los dos castillos venimos corriendo todas las islas del Archipiélago y todos los demás puertos de mar hasta la Velona y Durazo en Albania, y luego atravesamos la boca del golfo de Venecia hasta el cabo Santa María en la Pulla. Y de allí venimos por toda la Calabria hasta la fosa de fondo, y no tuvo ocasión de hacer ningún daño. Con esto se alborotó toda la Italia y llegó la nueva a España, y así dicen cada año que baja la armada del Gran Turco, y todo viene a ser nada». GALÁN, Diego: *Ibidem*, p. 88.