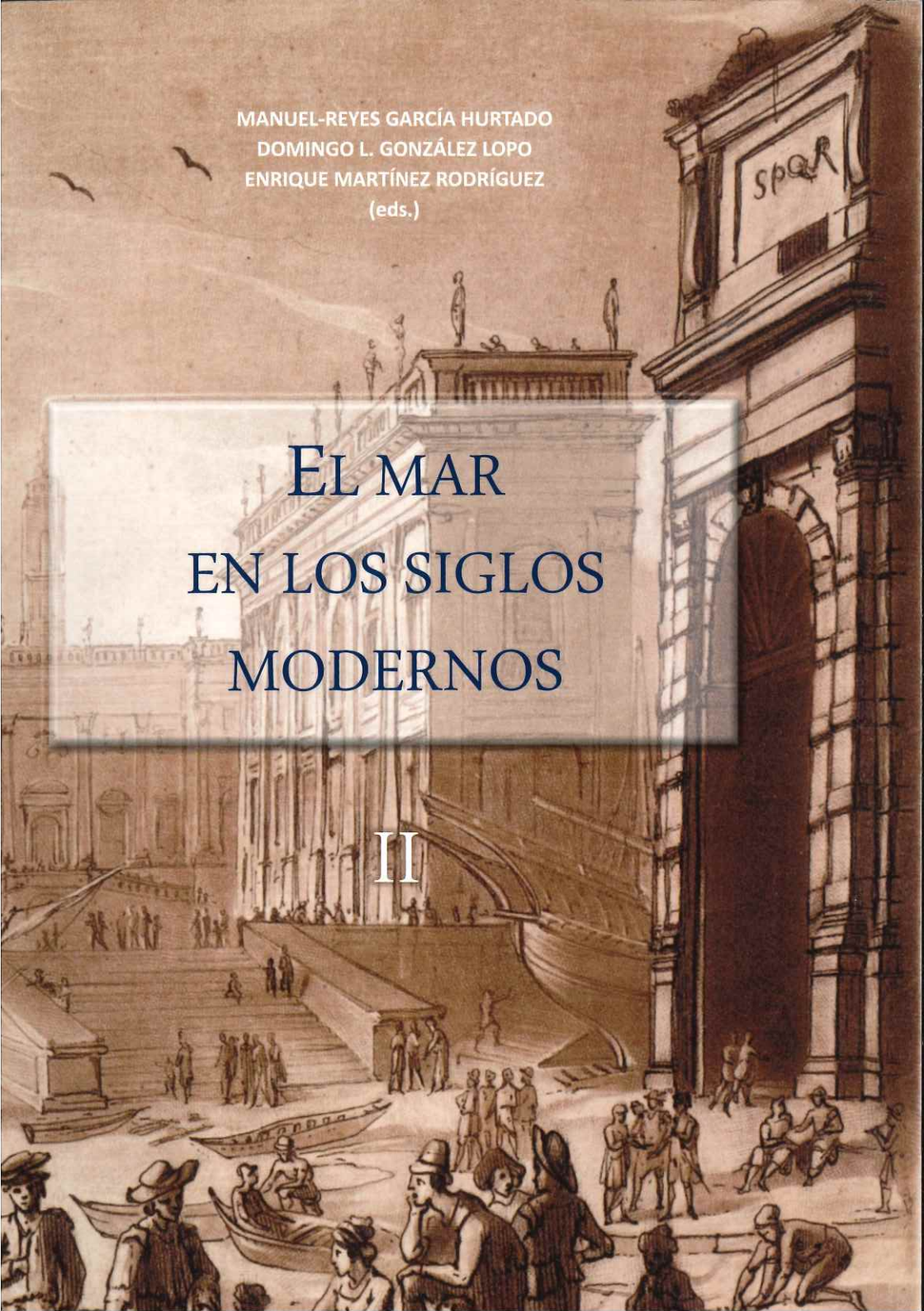


MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO
DOMINGO L. GONZÁLEZ LOPO
ENRIQUE MARTÍNEZ RODRÍGUEZ
(eds.)

EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

II



El mar en los siglos modernos
O mar nos séculos modernos
Tomo II

Edición:

MANUEL-REYES GARCÍA HURTADO

DOMINGO L. GONZÁLEZ LOPO

ENRIQUE MARTÍNEZ RODRÍGUEZ

Santiago de Compostela, 2009

XUNTA DE GALICIA

El mar en los siglos modernos

O mar nos séculos modernos

Tomo II

Manuel-Reyes García Hurtado, Domingo L. González Lopo, Enrique Martínez Rodríguez (ed.)
Santiago de Compostela

XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 712

17 x 24 cm.

Índice: páxinas 5-9

ISBN Tomo II: 978-84-613-0648-0

ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8

Depósito legal: C 947 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

Edición

XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores

© XUNTA DE GALICIA

Editores deste volume

Manuel-Reyes García Hurtado
Domingo L. González Lopo
Enrique Martínez Rodríguez

Coordinación da obra

Manuel-Reyes García Hurtado
Ofelia Rey Castelao
Domingo L. González Lopo

Imaxe da cuberta:

Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining».
Procede de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

Imprime:

Lugami Artes Gráficas
Infesta, 96
15300 Betanzos (A Coruña)

El corso en la Andalucía Moderna¹

Eloy Martín Corrales

Universidad Pompeu Fabra

El corso enfrentó a lo largo de la Edad Moderna a algunas potencias cristianas (especialmente España, Portugal y algunos estados y posesiones de la península itálica) con las musulmanas. La diferencia más importantes entre el corsarismo practicado entre países europeos entre sí y el corso entre cristianos y musulmanes fue que en el segundo caso los enemigos capturados eran convertidos en esclavos (en el primero, quedaban libres). La actividad corsaria estaba regulada por unas ordenanzas que establecían la validez de las presas efectuadas por los corsarios, quienes en el caso de incumplirlas, se veían obligados a devolver sus capturas e indemnizar a sus víctimas. Por el contrario, en el caso del corso entre cristianos y musulmanes prácticamente no existían excepciones: todas las capturas, si se trataba del *enemigo de la fe*, eran válidas (buenas presas)².

Para la Monarquía hispánica fue casi imposible asegurar la eficaz defensa de sus vastos dominios europeos, americanos, asiáticos y africanos a lo largo de la Edad Moderna. Es lo que ocurrió respecto a la defensa del litoral y de la navegación española³. En el litoral hay que señalar en primer lugar la red de atalayas (torres vigías, de *moros*, de *guaita*, etc.) conectadas unas con otras visualmente y que cubría el litoral comprendido entre Ayamonte, en la frontera portuguesa, y Port-Bou, en la francesa. Agustín de Horozco describió muy bien su utilidad en 1591, al hablar de una torre situada en la punta de San Sebastián, en Cádiz:

¹ Proyecto «Dinámicas imperiales, descolonización y transiciones imperiales. El imperio español (1650-1975)», HUM2006-07328, MCYT.

² LÓPEZ NADAL, G., «El corsarisme com a institució marítima : els judicis de preses a Mallorca (1654-1687)», Pedralbes. Revista d'Història Moderna, 13, 1993, 93-102.

³ MARTÍN CORRALES, E., «Defensas costeras y preocupación por la suerte de esclavos y cautivos en poder del enemigo de la fe a ambos lados del Mediterráneo», en XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas de Gran Canaria, 2006, en prensa.

Sobre la bóveda más alta de la torre había otro capitelillo, en forma de linterna, adonde en la hora que ya el día declina al ocaso y entra la negra noche se ha continuamente hecho y hace un pequeño fuego de alquitrán o de leña chamiza seca y delgada, fácil de se emprender por el guarda o atalaya que de esto tiene cargo, y al punto que esta llama es vista, luego se hace otra tal en la torre del almadraba de Hércules, y en el castillo de Sancti Petri, y desde él va por las demás torres hasta el Estrecho de Gibraltar, reino de Granada, Murcia, Valencia, Aragón y Cataluña, y otras costas en un instante⁴.

Las torres tenían un carácter netamente preventivo (avisar de la presencia de embarcaciones enemigas). Esta línea defensiva fue reforzada por otra mas espaciada, formada por torres de defensa y fortines artillados, situados preferentemente en lugares de aguada y de fácil desembarco, para impedir que los corsarios norteafricanos actuasen con total impunidad. Finalmente, una serie de castillos ubicados en posición elevada, con función de puntos organizadores de la respuesta armada a los desembarcos berberiscos (Fuengirola, Castell de Ferro, etc.). También hay que tener en cuenta numerosas localidades costeras (Ayamonte, Lepe, Huelva, Cartaya, Sanlúcar de Barrameda, Rota, Cádiz, Puerto de Santa María, Tarifa, Gibraltar, Algeciras, Marbella, Málaga, Nerja, Salobreña, Almuñecar, La Rábida, Almería, etc.) dotadas de murallas, artillería y guarnición militar. La bibliografía disponible para el litoral andaluz es muy abundante para los casos del antiguo Reino de Granada⁵, de la provincia de

⁴ HOROZCO, A. DE, *História de Cádiz*, Univ. Cádiz, Cádiz, 2001.

⁵ ALCOCER, M., *Castillos y fortalezas del antiguo Reino de Granada*, Instituto General Franco, Tánger, 1941. Reed. Valladolid, Maxtor, 2005. MORAL, V., *El castillo de Almuñecar y la defensa costera del antiguo reino de Granada*, *Revista Historia Militar*, 37, 1974, 53-68; 38, 1975, 129-154. BLAZQUEZ, A., «La defensa de la costa del Reino de Granada en los comienzos del siglo XVI», *Boletín Real Academia de la Historia*, 73, 1918, 545-547. GAMIR, A., *Organización de la defensa de la costa en el reino de Granada desde su reconquista hasta fines siglo XVI*, Imp. Román, Granada, 1943. Reed. Univ. Granada, 1988. «Las fardas para la costa granadina (siglo XVI), en Carlos V (1500-1558). Homenaje de la Universidad de Granada, Univ. Granada, 1958, 293-330. Y, «Repartimientos inéditos del servicio de la guarda de la costa granadina (siglo XVI)», Homenaje a Ramón Carande, SEP, Madrid, 1963, I, 87-131. LADE-RO, M. A., «La defensa de Granada a raíz de la conquista. Comienzos de un problema», *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebráicos, XVI-XVII(1967-68)*, 7-46. Y, «Defensa de Granada a raíz de la conquista (1492-1501)», *Granada después de la conquista. Repobladores y mudéjares*, Diputación Provincial, Granada, 1988, 187-232. BAREA, J. L., «La defensa de la costa del Reino de Granada a mediados del siglo XVI», *Anales de Historia Moderna y Contemporánea*, 2-3, 1975-78, 5-56. LÓPEZ DE COCA, J. E., «Financiación múdejar del sistema de vigilancia costera en el Reino de Granada (1492-1501)», *Historia. Instituciones. Documentos*, 3, 1976, 399-415. Y, «El Reino de Granada como frontera: organización de su defensa durante el reinado de los Reyes Católicos (1492-1516), en *Actas II Jornadas Nacionales de Historia Militar, Cátedra General Castaños*, Sevilla, 1993, 93-110. CALERO, M. C., «Documentos municipales sobre la defensa de la costa mediterránea», *España y el Norte de Africa. Actas Congreso Hispano-africano de culturas mediterráneas. Bases históricas de una relación fundamental*, Univ. Granada, Melilla, 1984, I, 363-374. CASTILLO, J., «Administración y recaudación de los impuestos para la defensa del Reino de Granada: la farda de Mar y el servicio ordinario», *Áreas (Revista de Ciencias Sociales)*, 14, 1992, 67-90. TORRES, C., *Descripción de las defensa de la costa del Reino de Granada (1830)*, Univ. Granada, Granada, 1983. FALCÓN, T., *Torres de Almenara del Reino de Granada en tiempos de Carlos III*, Junta Andalucía, Sevilla, 1989. POSADAS, E. J., *La frontera marítima de Granada*, Ibosim, Ibiza,

Huelva⁶, de la de Cádiz⁷, de la que la comarca del Campo de Gibraltar cuenta con una importante bibliografía⁸, del litoral de Málaga⁹ y de la de Almería¹⁰.

1996. MARTÍN, M., Castell de Ferro, su castillo y sus torres almenaras. Datos para su historia, Granada, Colegio Oficial Aparejadores y Arquitectos, 1984. Y, «Torres atalayas de la provincia de Granada. Funciones, formas, materiales y criterios de restauración», Revista Alzada. Colegio Arquitectos y Aparejadores técnicos de Granada, 1996, 35-36.
- ⁶ SANCHO DE SOPRANIS, H., «El viaje de Luis Bravo de Laguna y su proyecto de fortificación de las costas occidentales de Andalucía de Gibraltar Ayamonte», Archivos Instituto Estudios Africanos, 42, 1957, 23-77. MORA, L., Torres de almenara de la costa de Huelva, Huelva, Diputación Provincial, 1981.
- ⁷ FERNÁNDEZ, V., Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna, EEHA-CSIC, Sevilla, 1973. SIERRA, J. A., Las torres miradores de Cádiz, Caja Ahorros Cádiz, Cádiz, 1984. CALDERÓN, J. A., Fortificaciones y espadañas de Sanlúcar de Barrameda, Real Academia Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría, Sevilla, 1988. CALDERÓN, J. A. et al., Cartografía militar y marítima de Cádiz (1513-1878), EEHA, Sevilla, 1978. GESTOSO, J., Apuntes históricos-descriptivos de la Iglesia y del Castillo de la Villa de Rota, M. Álvarez, Cádiz, 1911. Reed. Fundación Alcalde Zoilo Ruíz Mateos, Rota, 1995. CANO, G., «Puerto Real en las defensas de la bahía de Cádiz durante el siglo XVIII», II Terceras Jornadas Historia de Puerto Real. Actas, Ayuntamiento, Puerto Real, 1994, 151-164. PONCE, F., «Una arquitectura singular. Las torres-vigías de la costa», Anales Real Academia Bellas Artes de Cádiz, 6, 1988. CUEVAS, J. y J. de las, Los mil años del castillo de Tarifa (960-1960), IEG, Cádiz, 1964. CURIEL, A.; CASTILLO, M. C.; DÍAZ, A., «El castillo de Guzmán el Bueno», Aljaranda. Revista de Estudios Tarifeños, 1, 1991, 15-20. SEGURA, W., El castillo de Guzmán el Bueno, Grafisur, Tarifa, 1997. SAEZ, A., «Almenaras en las costas de Tarifa. I», Aljaranda, 20, 1996, 19-25. «Almenaras en las costas de Tarifa. II», Aljaranda, 21, 1996, 20-25. «Nuevas noticias sobre torres de almenara de Tarifa», Aljaranda, 38, 2000, 4-17. Y, «Toponimia tarifeña del siglo de Oro. Los guardas de la costa en 1616», Aljaranda, 55, 2000, 13-15. «El informe de Luis Bravo de Acuña para Tarifa en 1627», Aljaranda, 50, 2003, 15-17. VALDECANTOS, R., «La reciente restauración de las torres de vigía en el litoral gaditano: del respeto ocioso al utilitarismo mixtificador», Estudios de Historia y Arqueología Medievales, X, 1994, 257-307. Y «Las torres de almenara del litoral de la provincia de Cádiz», Estudios de Historia y Arqueología Medievales, 11, 1996. SARRIÀ, A., «Organización de la defensa costera de Tarifa en el siglo XVIII», Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños, 13, 1995, 311-318.
- ⁸ CALDERÓN, J. A., Las fortificaciones de Gibraltar en 1627, Univ. Sevilla, Sevilla, 1968. SAEZ, A., «Aproximación a las torres almenaras de la bahía de Algeciras», Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar, UNED, Madrid, 1988, II, 389-400. Y, «Defensa costera y almenaras en el Campo de Gibraltar», Actas II Ciclo de Conferencias Universitarias del Campo de Gibraltar, Cuadernos Instituto Estudios Campogibaltareños, I, 1996, 149-165. «El fuerte de El Tolmo (Algeciras-Cádiz), puente entre dos continentes», Almoraima, 17, 1997, 145-158. «Un fuerte en Punta Mala, bahía de Algeciras», Almoraima, 20, 1998, 63-74. «El Diablo y los Molinos, torres de vigía del istmo de Gibraltar», Almoraima, 21(1999), 215-236. «Notas sobre la defensa de Algeciras en el siglo XVIII: la batería de San Antonio», Almoraima, 24, 2000, 19-28. Almenaras en el Estrecho de Gibraltar: las torres de la costa de la Comandancia General Campo de Gibraltar, Instituto Estudios Campogibaltareños, Algeciras, 2001. Y, Las defensas de Gibraltar (siglos XII-XVII), Sarria, Málaga, 2007. SZMOLKA, J., «La seguridad del Estrecho a fines del siglo XVII según una consulta del Consejo de Castilla. Las defensas de la ciudad de Tarifa», Almoraima, 9, 1993, 241-249. VALDECANTOS, R., «Las torres de vigía de la bahía de Gibraltar», Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar, UNED, Madrid, 1988, II, 425-452. BALLESTA, J. M., «Pleito contra el Requeridor de las Guardas de la mar de Gibraltar (1546-1570)», Almoraima, 24, 2000, 15-19. Y, «La fortaleza de Gibraltar y las torres de su costa (siglos XIII al XVI)», Almoraima, 25, 2001, 149-158.
- ⁹ TEMBOURY, J., Bosquejo histórico de la Alcazaba de Málaga, Talleres de la Escuela de Artes y Oficios Artísticos, Málaga, 1945. Y, Torres almenaras (Costa occidental), Diputación Provincial, Málaga, 1975. MAÍZ, A., «Historia del Castillo de Fuengirola», Gibralfaro, 7, 1957, 17-35. GAMIR, A., «Las

Otros elementos defensivos fueron los atajadores que recorrían a caballo el litoral al amanecer, vigilando especialmente los lugares más propicios para las emboscadas¹¹. Las unidades de caballería acuarteladas en determinadas fortalezas o ciudades, las milicias de los diversos reinos y municipios, y otras fuerzas mas o menos espontáneas (la población local era llamada a rebato en ocasiones de peligro), tenían el cometido de acudir en socorro de cualquier punto defensivo o localidad atacada, así como para repeler los desembarcos de los que se tuviera noticia.

Otros sistemas de vigilancia contribuyeron a detectar la presencia de corsarios musulmanes. Las medidas para prevenir el contagio de las epidemias de peste, que llegaban por vía marítima, y el servicio puesto en marcha por la Hacienda Real para evitar el contrabando, reforzó la vigilancia terrestre (guardías costeras) y marítima (naves que patrullaban la costa).

El sistema defensivo terrestre se complementaba con la actividad de las galeras del monarca y de las de algunos reinos y ciudades¹². Tras la conquista de Granada, los Reyes Cató-

fortificaciones costeras del Reino de Granada al occidente de la ciudad de Málaga hasta el Campo de Gibraltar», *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, IX, 1960, 135-156. LLORDÉN, A., *El puerto de Málaga. Fortificaciones y urbanismo. Documentos para su estudio*, Ayuntamiento, Málaga, 1988. RUIZ, J. M., «El dispositivo militar de la ciudad de Málaga en la época de los Reyes Católicos», *Jábega*, 23, 1978, 23-37. «Problemas en torno a la reestructuración del aparato militar defensivo en el occidente granadino a fines siglo XV», *Baética*, 2, 1979, 225-249. PEREZ, M. I.; GIL, J. J., «Fortificaciones malagueñas de 1625», *Jábega*, 33, 1981, 47-63. «Papel de las fortificaciones malagueñas en la defensa del Estrecho», Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar, Madrid, UNED, II, 527-546. CABRERA, F. R., «Aproximación histórica a las torres de almenara de la costa», *Isla de Arriarán*, 2, 1993, 27-40. «El sistema defensivo de la marina malagueña durante el reinado de Carlos III», *Isla de Arriarán*, X, 1997, 137-156. FRESNADILLO, R., «El castillo de Fuengirola: una fortaleza del Estrecho, Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar, UNED, Madrid, 1988, II, 411-424. Y, *La Fortaleza de Fuengirola y su territorio*, Univ. Cádiz, Cádiz, 1998. LÓPEZ, S.; GARCÍA, A., *La costa de las atalayas*, Diputación Provincial, Málaga, 1998. ASENJO, E., «El legado cultural de las torres vigías costeras de Málaga: entre el conocimiento, la protección y su conservación», *Baética*, 28, 2006, 41-56. VERA, A. M., «La readaptación del sistema de defensa costera en el Obispado de Málaga (1501-1511)», *Baética*, 4, 1981, 193-208. Y, *La última frontera medieval: la frontera costera en el Obispado de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos*, Diputación Provincial, Málaga, 1986.

¹⁰ GIL, A., *El fuerte de San José en el Parque Natural de Cabo de Gata-Nijar: arquitectura e historia*, Almería, Barcelona, Griselda Bonet, 1994. *La batería de San Felipe de los Escollos en el Parque Natural de Cabo de Gata-Nijar: arquitectura e historia*, Almería, Barcelona, Griselda Bonet, 1994. *Atalayas y fortalezas en el Parque Natural de Cabo de Gata-Nijar: arquitectura e historia*, Almería, Barcelona, Griselda Bonet, 1996. SILVA, E., «La defensa de la costa de Almería en los siglos XVIII y XIX», *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses*, 6, 1986, 181-202. CONTRERAS, J., «La defensa de Almería en la Edad Moderna», en *Actas de las V Jornadas Nacionales de Historia Militar. El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España*, Univ. Sevilla, Sevilla, 1997, 537-588.

¹¹ VÁZQUEZ, A., «Los atajadores o guardacostas de la plaza de Gibraltar», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada*, 1912.

¹² TORRES, B., *La Armada de Barlovento*, EEHA, Sevilla, 1981. PÉREZ-MALLAÍNA, P. E., *La armada del Mar del Sur*, Sevilla, EEHA, 1987. SERRANO, F., *Armadas y flotas de La Plata (1620-1648)*, Banco de España, Madrid, 1989. MIRA, E., *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Muñoz Moya, Sevilla, 1998. Y, *Las Armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*, *La Esfera de los Libros*, Madrid, 2005. GARCÍA, B. J., «La Guardia del Estrecho durante el reinado de Felipe III», *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Madrid, 1995, IV, 247-258.

licos crearon una Armada Real de Galeras (de cuatro unidades) para custodiar el litoral granadino e impedir la libre comunicación de los moriscos con los norteafricanos. Posteriormente fue conocida como la Armada de Galeras de España, o del Mediterráneo, y pasó a patrullar desde Andalucía hasta Cataluña. El número de naves que la integraban no hizo sino aumentar (10 en 1520, 40 en 1527, 57 en 1543, 80 en 1558, más de 150 en vísperas de la batalla de Lepanto, etc.) a lo largo del siglo marcado por el enfrentamiento marítimo del Imperio Otomano con el de los Habsburgos españoles (La Prevesa, Gelves, Lepanto, etc.). En el Seiscientos, el declive de la armada mediterránea fue evidente: entre 1646 y 1655 sólo contaba con siete unidades y sólo seis en el inicio de la Guerra de Sucesión¹³. Por el sistema de asientos, la defensa marítima fue quedando en manos de particulares, mas interesados en la actividad comercial que en la vigilancia. Se organizaron escuadras de galeras en algunos de los reinos, aunque fueron mas los propósitos que la realidad. Como ejemplo el caso valenciano y el papel del centro corsario de Denia. Barcelona armó dos galeras en 1692 (aunque «fue de poco provecho»), mientras que las fragatas armadas por Sitges (1685), Vilanova (1697), Mataró (1697) y Tossa consiguieron capturar varias naves norteafricanas¹⁴.

En el siglo XVIII la marina de guerra española se unificó y se crearon tres Departamentos marítimos (Ferrol, Cádiz y Cartagena). Se hicieron enormes, e inútiles a la postre, esfuerzos (construcción de formidables navíos de línea) para organizar una marina de guerra que pudiera imponerse a la inglesa. Pero no se pudo eludir las sucesivas derrotas de la armada española ante la británica, como la padecida en Trafalgar en 1805, que simboliza la inutilidad de tales esfuerzos.

El conjunto de atalayas, torres de defensa, fortalezas, castillos, ciudades amuralladas, escuadras de galeras del monarca o a su servicio (Génova, de Nápoles y de Sicilia), de naves armadas por los distintos reinos y localidades, el armamento en corso de particulares, atajadores y compañías de caballos de la costa, milicias locales, barcas y barquillos de sanidad y de rentas, y la marina real en el XVIII con sus potentes navíos de línea, formaban un sistema defensivo-ofensivo que, al menos en teoría, parecía sumamente eficaz para frenar las incursiones del corso musulmán. Si nos dejamos llevar por la inmensa historiografía sobre los ataques corsarios con sus miles de víctimas mortales y decenas de miles de cristianos

¹³ FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española desde la unión de Castilla y Aragón, Sucesores de Rivadeneyra*, Madrid, 1895-1903. 9 vols. Reed. Museo Naval Madrid, 1972. BAUER, I., *Don Francisco de Benavides Cuatralvo de las Galeras de España*, Imprenta de Jesús López, Madrid, 1921. OLESA, F. F., *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Naval, Madrid, 1986. GARCÍA, E., *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Tempo, Madrid, 1995. THOMPSON, I. A. A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Crítica, Barcelona, 1981. BUNES, M. A., «La defensa de la cristiandad: las armadas en el mediterráneo en la edad moderna», en PI CORRALES, M. DE P., *Armar y marear en los siglos modersnos (XV-XVIII)*, Univ. Complutense, Madrid, 2006, 77-99.

¹⁴ PARDO MOLERO, J. F., *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. MARTÍN CORRALES, E., «Impulso...».

esclavizados¹⁵, se deduce que la defensa no fue muy eficaz. En realidad, por muy perfecta y eficaz que fuese la defensa, era imposible repeler todos los ataques, especialmente los perpetrados por la todopoderosa flota otomana que, con el auxilio de Francia, en el siglo XVI atacó el litoral peninsular y las Baleares. Tampoco fue fácil defenderse de las acometidas de las poderosas flotas corsarias de Dragut y otros célebres arráeces.

El análisis de la bibliografía disponible sobre el corsarismo no es de mucha utilidad a la hora de cuantificar las víctimas y las pérdidas (fallecidos, esclavizados, naves y mercancías capturadas). Cada autor ha prestado una desigual atención a los citados extremos que, además casi nunca son claramente especificados en las fuentes de la época. Aunque contamos con monografías muy útiles para contextualizar el fenómeno del corso hispano-musulmán¹⁶, sus resultados son muy desiguales, como se observa en el caso de las disponibles para los casos de Andalucía Occidental¹⁷ y del Reino de Granada¹⁸.

Los musulmanes saquearon numerosas localidades de las que, aunque no siempre, esclavizaron a sus moradores: Mahón (1535), Gibraltar (1540), Sollér (1542), Palamós (1543), Cullera (1550), Ciutadella (1558), Tabernas (1567), Lanzarote (1569, 1571, 1586 y 1618), Fuerteventura (1593), San Sebastián de la Gomera (1618), Cuevas de Almanzora (1573)¹⁹,

¹⁵ DÍAZ, A., *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán, 1323-1539*, Institución Milá y Fontanals, Barcelona, 2001. MARTÍN CORRALES, E., «La huella del corso norteafricano en la mentalidad colectiva catalana del siglo XVIII», en LÓPEZ, G. (a cura de), VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals, IEB, Palma de Mallorca, 1990, 217-230. ANAYA, A., «Consecuencias materiales y espirituales de la acción corsaria berberisca contra las Islas Canarias», *Boletín Millares Carlo (UNED Palmas de Gran Canaria)*, 23, 2004, 11-35.

¹⁶ SOLA, E., *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Tecnos, Madrid, 1988. TEMPRANO, E., *El Mar maldito. Cautivos y Corsarios en el Siglo de Oro*, Mondadori, Madrid, 1989. FEIJOO, R., *Corsarios berberiscos, Belacqva-Carroggio*, Barcelona, 2003.

¹⁷ SANCHO DE SOPRANIS, H., «La piratería mahometana de las costas andaluzas de Gibraltar al Guadalquivir durante la primera mitad del siglo XVI», *Mauritania*, 194-199, 1944, 9-12, 37-38, 78-82, 94-99, 138-143, 159-163. «Cádiz y la piratería turco-berberisca en el siglo XVI», *Archivo Instituto de Estudios Africanos*, 26, 1953, 7-77. MORENO, A., «Piratas turcos y berberiscos en el horizonte de Sanlúcar en la primera mitad del siglo XVI», *Gades*, 19, 1984. GOZÁLVEZ, J. L., «La piratería y la redención de cautivos en las costas de Huelva. Siglos XVI-XVII», en *Huelva en su Historia. II, Colegio Universitario La Rábida Huelva*, 1988, 359-386. VÁZQUEZ, A., «Una cabalgada de moros», *Aljaranda*, 1, 1991, 8-10. SEGURA, W., «Los turcos en el Estrecho. Las batallas de 1637 y 1662», *Aljaranda*, 20, 1996, 14-15. SAEZ, A. J., «Moros en la costa», *Aljaranda*, 33, 1999, 7-13.

¹⁸ GIL, J., «Moriscos, turcos y monfies en Andalucía mediterránea», *Baética*, 2, 1979, 137-149. LÓPEZ, M. T., «Curso y piratería en el comercio exterior del Reino de Granada en época de los Reyes Católicos», *Baética*, 22, 2000, 373-389. GRIMA, J., «Aportaciones a la historia de la piratería berberisca en el siglo XVI: la cabalgata de moros de 1555 en los Terreros Blancos (Vera, Almería), en Almería y el Reino de Granada en los comienzos de la Modernidad (ss. XV-XVI), *Arráez, Almería*, 1993, 105-110. Y, «Ataque del corso berberisco a Garrucha en 1563», *Axarquía. Revista del Levante Almeriense*, 6, 2001, 20-28. JIMÉNEZ, M. I., *Piratería en Roquetas de Mar en el siglo XVI*, Ayuntamiento, Roquetas de Mar, 1997. TAPIÁ, J. Á., «La costa de lo piratas», *Revista de Historia Militar*, 32, 1972, 73-103. VINCENT, B., «Les corsaires en Andalucía orientale», en *Homenatge al doctor Sebastia Garcia Martinez*, Univ. Valencia, Valencia, 1988, 1, 355-362.

¹⁹ VINCENT, B., «Un exemple de course barbaresco-morisque: l'attaque de Cuevas de Almanzora (1573)», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, 1, 1981, 7-20.

etc. Estos ataques tuvieron un enorme impacto emotivo. La misma monarquía se planteó sacar a los vecinos de Menorca y dejar exclusivamente a la guarnición militar. Sin embargo, si los citados ataques se comparan con los perpetrados por los enemigos europeos (saqueo y destrucción de Cádiz, 1596, y Las Palmas de Gran Canaria, 1599; pérdida de Gibraltar, 1704, y Menorca, 1708; bombardeos de ciudades valencianas durante las guerras mantenidas en los siglos XVII y XVIII, etc.), las cosas no parecen tan graves. En todo caso, los ataques corsarios, siempre numerosos, fueron decayendo a partir de la segunda mitad del siglo XVII y a lo largo del XVIII. De los descalabros causados por la armada otomana y por las escuadras norteafricanas se pasó a los ataques perpetrados por un reducido número de naves corsarias (tres, dos, en ocasiones, una) que se encontraron con una defensa más eficaz.

Intentar cuantificar el número de españoles que perdieron su libertad, la cantidad de bienes y capitales que les fue arrebatado y/o destruido, es complicado, habida cuenta de que solo unas escasas monografías han sistematizado los datos utilizados. Aproximadamente, unos veinte mil cautivos (la mayoría españoles aunque no todos) fueron rescatados en las cerca de 50 redenciones llevadas a cabo por la Merced y la Trinidad entre los siglos XVI y XVIII²⁰. Sin duda alguna, muchos más fueron liberados por particulares, aunque no tenemos ni la más mínima idea de cuantos pudieron ser²¹. Los Bennassar han identificado para los siglos XVI y XVII un total de 1.550 renegados cristianos en el Norte de África, de los cuales 459 españoles. Estiman que la primera de las cifras equivaldrían, en el mejor de los casos, al 0'5% de todos aquellos que renegaron²². Para el siglo XVIII, siglo de decadencia del corso, una monografía estima que unos 13.000 españoles fueron apresados por los norteafricanos²³. En el caso catalán, y en el mismo período, fueron capturados al menos 1.091 habitantes²⁴. También conocemos el disponemos del número de ataques corsarios, cautivos, presas y redimidos en Canarias entre 1569 y 1749²⁵. Las parciales cifras de cautivos, redimidos y renegados no permiten aventurar el total de españoles capturados por los musulmanes a lo largo de la Edad Moderna. Aunque no caben dudas de que fue elevado, conviene tener en cuenta que fue magnificado por las órdenes redentoras de cautivos (interesadas en suscitar la piedad y compasión de la población para que entregara donativos para el rescate de los cautivos) y por las autoridades locales y comerciantes (quienes presionaban para que la monarquía, en especial su marina de guerra, acabase con la actividad del corso musulmán).

²⁰ FRIEDMAN, E., *Spanish Captives in North Africa in the Early Age*, University Wisconsin Press, Madison, 1983. MARTÍNEZ, J. A., *Prisioneros de los infieles. Vida y rescate de los cautivos cristianos en el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVII)*, Bellaterra, Barcelona, 2004. GARCÍA NAVARRO, M., *Redenciones de cautivos de Africa (1723-1735)*, CSIC, Madrid, 1946. BARRIO, M., *Esclavos y cautivos. Conflicto entre la Cristiandad y el Islam en el siglo XVIII*, Junta Castilla y León, Valladolid, 2006.

²¹ Barrio estima que en el siglo XVIII sólo fueron unas 2.000, BARRIO GOZALO, M., *Esclavos...*

²² BENNASSAR, B. y L., *Los cristianos de Alà. La fascinante aventura de los renegados*, Nerea, Madrid, 1989, 170-171.

²³ BARRIO, M., *Esclavos...*, Para Málaga, TORREBLANCA, M. D., *La Redención de cautivos malagueños en el Antiguo Régimen (siglo XVIII)*, Diputación Provincial, Málaga, 1998.

²⁴ MARTÍN CORRALES, E., «Esclavos norteafricanos en la Cataluña del siglo XVIII», en SÁNCHEZ, M. L.; LÓPEZ, G., *Captius i esclaus a l'Antiguitat i al Món Modern. Actes del XIX Col. loqui Internacional del GIREA*, Jovene, Napoli, 1996, pp. 365-387.

No se hizo todo lo posible para reducir los ataques corsarios. Los mayores esfuerzos en hombres, naves y capitales se destinaron a la salvaguarda de las posesiones imperiales de la Corona (en especial los territorios americanos y Flandes), por lo que la defensa del litoral hispano (incluidas Baleares y Canarias) no recibió la atención que merecía. También hay que tener en cuenta los crónicos apuros financieros de la monarquía, que dificultaban la puesta en marcha de una eficaz defensa. Emperoraba el panorama el sistema de asientos (dejación de la defensa a los propietarios particulares de galeras), ya que los asentistas en lugar de cumplir con la obligación de defender a los habitantes del litoral y navegación española miraban de salvaguardar sus naves por encima de cualquier otra consideración.

Sin embargo, hay que destacar los esfuerzos de la monarquía en el siglo XVI por hacerse con un importante número de galeras y administrarlas directamente, así como su estímulo a los proyectos de destrucción de las bases corsarias norteafricanas (Argel, Tetuán²⁶, etc.). Tras Lepanto (1571), cuando el Mediterráneo se convirtió en un lago corsario, la política naval de la monarquía dejó mucho que desear. Continuó apostando por la galera, mientras que los corsarios norteafricanos pasaron a utilizar preferentemente navíos de alto bordo, de velas y mayor capacidad artillera, muy superiores a las citadas galeras²⁷. La desacertada política naval para con el Norte de Africa fue enmendada parcialmente tras la firma del Tratado de Utrecht, cuando la dinastía borbónica se esforzó en construir una marina de guerra que pudiese competir con la inglesa. Si en lugar de comparar la realidad de la marina de guerra española con la inglesa, fijamos nuestra atención a lo ocurrido con los países norteafricanos, las cosas no parecen tan negativas. Los bombardeos de Argel no culminaron con éxito²⁸. Sin embargo, a los argelinos no debió hacerles tanta gracia el ver lo inermes que estaban frente a los cañones españoles. Entre 1768 y 1769, perdieron sus mejores embarcaciones corsarias (tres jabeques de 20 a 30 cañones) a manos de los españoles. Todo parece indicar que tales sucesos favorecieron que en el ánimo de las elites dirigentes argelinas, fuera tomando fuerza la idea de que era la hora de firmar un Tratado con la monarquía española en evitación de un ataque que fuera, finalmente, exitoso.

La monarquía no fue la única responsable de las carencias defensivas del litoral y navegación hispana, también lo fueron las autoridades locales. Los estamentos o élites que ejercían el poder local siempre estuvieron más interesados en salvaguardar sus beneficios y prebendas que en la defensa contra los ataques corsarios. Los gastos que originaban el sistema de defensa (dotación y mantenimiento de la capacidad de fuego, perfecto estado de las defensas,

²⁵ ANAYA, A., *Moros...*

²⁶ FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada...* GOZALBES, C., «El puerto pirata de Tetuán y los intentos hispano-portugueses para su inutilización (siglos XV-XVI)», *España y el Norte de Africa. Actas del Congreso Hispano-Africano de Culturas mediterráneas. Bases históricas de una relación fundamental*, Univ. Granada, Melilla, 1984, I, 293-304.

²⁷ BUNES, M. A., «La defensa...».

²⁸ Dos expediciones españolas contra Argel 1541 y 1775, SHM, Madrid, 1946. GUASTAVINO, G., *Los bombardeos de Argel en 1783 y 1784 y su repercusión literaria*, CSIC, Madrid, 1950. LÓPEZ, J. A., *La Expedición militar española contra Argel de 1. 775 (Según el Diario de un testigo ocular)*, Gráficas Ibáñez, Murcia, 2001.

pagas de las tropas, atajadores, vigilantes, etc.), siempre fueron desatendidos. De ahí, que los vigilantes, atajadores y soldados, tarde y mal pagados, no tuvieran escrúpulos en dejar de cumplir su cometido. Consecuencia: torres en ruinas, artillería inservible, embarcaciones inexistentes, vigilantes ausentes, etc. Tanta incuria facilitó que los corsarios musulmanes continuaran apresando embarcaciones, marineros y habitantes de la costa. En realidad, se trató de un círculo vicioso en el que todos (Corona, Reinos, ciudades y villas) esperaban que fueran los demás los que aportaran el grueso de los capitales necesarios para asegurar una eficaz defensa. Por su parte, las regiones y ciudades del interior, al abrigo de los ataques, no consideraban que, además de las defensas terrestres, fuera necesario contar con poderosas armadas²⁹.

Sin duda alguna el coste económico de las escuadra fue determinante a la hora de explicar las deficiencias defensivas. Se calcula que hacia 1576 el coste del mantenimiento anual de la Armada del Mediterráneo ascendía a unos 200.000 ducados³⁰. Por su parte, las redenciones efectuadas por los mercedarios y trinitarios a lo largo del período transcurrido entre 1523 y 1692, ascendieron a 1.020.000 ducados, cantidad aportada casi íntegramente por los particulares. Para la monarquía, redimir fue mucho menos costoso que defender eficazmente.

El fomento del armamento en corso para combatir a los musulmanes no obtuvo resultados espectaculares. Las embarcaciones del monarca participaron en la actividad corsaria, persiguiendo dos objetivos: botín con el que compensar a unas tripulaciones tardía y escasamente pagadas, y proporcionar naves a los armadores cuyas necesidades no eran debidamente atendidas por la construcción naval nacional³¹. El que existieran oportunidades para la práctica del corso no quiere decir que siempre se aprovecharan, ya que entrañaban un riesgo y podían existir mejores oportunidades de obtención de beneficio. El armamento en corso de armadores y particulares sólo se activó sustancialmente cuando la monarquía entraba en guerra con una potencia europea (Francia, Gran Bretaña, etc.), ocasión idónea para capturar valiosas naves mercantes, con reducido riesgo. En Cartagena floreció el corso en el siglo XVII³². En la cornisa cantábrica, entre 1621 y 1697, se armaron en corso 707 embarcaciones que hicieron un mínimo de 1.900 presas francesas, inglesas, holandesas, etc.³³ Los corsarios baleáricos

²⁹ Para el caso valenciano, PARDO, J. F., *La defensa del Imperio: Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Sociedad Estatal Conmemoración Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2001.

³⁰ BUNES, M. A., «La defensa...». MARTÍNEZ, J. A., *Prisioneros...*

³¹ ALFONSO, M., «La procedencia de los barcos en la Carrera de Indias. El corso de la Armada (1778-1802)», en LÓPEZ, G., *VIII Jornades...*, 1990, 231-258. Y, «Curso y Flota de Indias. Los convoyes ingleses apresados en 1780 y 1795», en TORRES, B., *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1991, 197-223.

³² MARTÍNEZ SHAW, C., «Un mal negocio: El corso catalán durante la guerra de las 13 colonias», en LÓPEZ NADAL, G., *VIII Jornades...*, 1990, 189-199. CASASNOVAS, M. A., *Corsarios menorquines*, Palma Mallorca, Ripoll, 1980. RUÍZ, J. J.; MONTOJO, V., *Entre el lucro y la defensa. Las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (Comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1998.

³³ OTERO, E., *Los corsarios... Y, «El corso en la política naval de la Corona española (La escuadra del Norte) y como actividad capitalista*», en LÓPEZ, G. (a cura), *VIII Jornades...*, 1990, 145-162.

apresaron 108 embarcaciones europeas entre 1689 y 1698³⁴. El triángulo Algeciras-Ceuta-Tarifa se convirtió en el siglo XVIII, y al calor de las repetidas guerras con Inglaterra, en un importante enclave corsario: los algecireños apresaron un mínimo de 383 embarcaciones y los ceutíes casi un centenar³⁵. En Cataluña se armaron en corso un mínimo de 28 naves durante la guerra de independencia de los EE.UU., con el objetivo de defender el comercio marítimo catalán de las naves inglesas y de los corsarios menorquinas a su servicio.

El corso contra el enemigo musulmán no tuvo tanto predicamento como la actividad corsaria contra los enemigos cristianos de la Monarquía. Llama la atención la escasa atención que le dedicaron al corso los patrones y la marinería de los puertos andaluces, más interesados en las mayores posibilidades que significaba la Carrera de Indias³⁶. La agresiva política norteafricana liderada por los duques de Medina Sidonia, en cuya casa recaía la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, a fines del siglo XVI y comienzos del XVII, provocó críticas de los comerciantes de Sevilla, contrariados porque la consideraban muy perjudicial para el libre tráfico marítimo³⁷. La práctica inexistencia de una flota mercante magrebí que mereciera tal nombre, reducía el abanico de posibles presas a unas pocas y pequeñas naves, botín de escaso valor, por lo que las embarcaciones capturadas solían ser hundidas (práctica sancionada por reales órdenes). Tampoco hubo excesivo interés por la mercancía humana. Ciesto es que esclavos musulmanes fueron utilizados como galeotes, pero a fines del siglo XVI dejaron de serlo. Su escasa utilidad económica se evidencia por la decisión de la monarquía que llegó a renunciar a su parte de cada presa (el «quinto»), con tal de favorecer el armamento en corso³⁸.

El corso contra los musulmanes sólo tuvo éxito en zonas periféricas y en determinadas coyunturas en las que la citada actividad se perfilaba como una de las escasas, o la única, oportunidades de conseguir beneficios. En la primera mitad del Quinientos, caracterizado por el enfrentamiento con los Barbarroja, cabe mencionar la actividad de algunos patrones corsarios mas imbuidos por el espíritu de enfrentamiento ideológico que por una mentalidad de hombres de negocios. El armamento en corso con objetivo fundamentalmente económico se activó en las Islas Canarias, a lo largo del siglo XVI, cuando sus marineros y soldados protagonizaron innumerables cabalgadas y razzias por el litoral sahariano en busca de los

³⁴ LÓPEZ, G., «Els corsaris mallorquins i la Guerra dels Segadors», *L'Avenç*, 23, 1980, 46-51. Y, *El corsarisme mallorquí a la mediterrània occidental. 1652-1658: un comerç forçat*, Govern Balear, Palma Mallorca, 1986. Y, «El corsarisme en el Mediterráneo entre los tratados de Utrecht y París (1715-1856): Primeras reflexiones», *Estudis d'Història Econòmica*, 2, 1991, 95-110.

³⁵ OCAÑA, M., *El corso marítimo español en el Estrecho de Gibraltar (1700-1802)*, Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras, 1993. Y «Corsarios particulares españoles en el Estrecho de Gibraltar durante la guerra 1762-1763», *Actas II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, UNED, Madrid, 1995, IV, 483-497. MARTÍN CORRALES, E., «Ceuta...».

³⁶ OTERO, E., «Los corsarios andaluces en el siglo XVII. Una aproximación», *Actas II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, UNED, Madrid, 1995, IV, 195-209.

³⁷ SALAS, L., *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*, Univ. Córdoba, Córdoba, 2002.

³⁸ LÓPEZ, G., «L'impost a les preses per mar en la edad moderna: el Quint Reial», en *Fiscalitat estatal i hisenda local*, ss. XVI-XIX. Funcionament i repercussions socials, IEB, Palma Mallorca, 1986, 301-312.

esclavos necesarios para la economía canaria. Se organizaron un mínimo de 179 cabalgadas entre 1510 y 1594, que consiguieron al menos 1.956 esclavos. También han sido contabilizados los norteafricanos apresados entre 1569 y 1749 en el citado archipiélago³⁹. Los ibicencos capturaron, entre 1650 y 1691, 30 embarcaciones y 172 esclavos norteafricanos. Los mallorquines, entre 1650 y 1691, un mínimo de 70 naves y unos 1.238 esclavos⁴⁰. Entre 1721 y 1780, fueron capturadas en el litoral de Cataluña 22 naves y 949 musulmanes (188 fallecieron)⁴¹. Un estudio reciente ha puesto de relieve que un mínimo de 10.000 musulmanes y más de 300 naves fueron capturados por los españoles en el Setecientos⁴².

De hecho, la lucha contra el corso musulmán, que incluía el patrullaje y los desembarcos en el litoral norteafricano, no fue tan ineficaz como tiende a pensarse. Numerosos musulmanes fueron apresados, junto con sus naves y bienes, y sus localidades destruidas por los ataques españoles, aunque seguramente su número haya sido magnificado por la historiografía magrebí⁴³. Aunque la presencia de los esclavos musulmanes queda oscurecida por los de origen sudsaariano, las noticias al respecto son numerosas en los casos de Sevilla, Ayamonte, Cádiz, Málaga, Granada, Jaen, etc.⁴⁴ La actividad depredadora de las escuadras de galeras y de los navíos redondos de los siglos XVI y XVII, así como la llevada a cabo por los navíos de línea y los jabeques en el siglo XVIII es bien conocida (aventuras de Alonso de Contreras y otros). Se practicaba el mismo tipo de violencia sobre el litoral (destrucción de ciudades, de cultivos y captura en calidad de esclavos de sus habitantes) y la navegación norteafricana (captura, de naves, tripulantes, pasajeros y mercancías) que la que los musulmanes ejercían en el litoral hispano⁴⁵.

³⁹ LOBO, M., *La esclavitud... ANAYA HERNÁNDEZ, A., Moros...*

⁴⁰ LÓPEZ, G., *El corsarismo..., III parte.*

⁴¹ MARTÍN CORRALES, E., «Esclavos norteafricanos en la Cataluña del siglo XVIII», en SÁNCHEZ, M. L.; LÓPEZ, G., *Captius i esclaus a l'Antiguitat i al Món Modern. Actes del XIX Col. loqui Internacional del GIREA*, Jovene Ed., Napoli, 1996, 365-387.

⁴² BARRIO, M., *Esclavos...*

⁴³ BELHAMISSI, M., *Les captifs algériens et l'Europe chrétienne (1518-1830)*, Entreprise Nationale du Livre, Argel, 1988.

⁴⁴ FRANCO, A., *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Diputación Provincial, Sevilla, 1979. *Los esclavos de Sevilla*, Diputación Provincial, Sevilla, 1981. *La esclavitud en Sevilla y su tierra al término de la Edad Media*, Univ. Complutense, Madrid, 1985. *La esclavitud en Andalucía, 1450-1550*, Univ., Granada, 1992. GONZÁLEZ, A. M., *La esclavitud en Ayamonte durante el Antiguo Régimen (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Diputación Provincial, Huelva, 1996. PARRILLA, P., *La esclavitud en Cádiz durante el siglo XVIII*, Diputación Provincial, Cádiz, 2001. GÓMEZ, M. C.; MARTÍN, J. M., *La esclavitud en Málaga entre los siglos XVI y XVII*, Diputación Provincial, Málaga, 1993. PINO, E. DEL, *Esclavos y cautivos en Málaga, Algazara*, Málaga, 2001. GONZÁLEZ, R., *La esclavitud en Málaga a fines de la Edad Media*, CEDMA, Málaga, 2005. MARTÍN, A., *La esclavitud en la Granada del siglo XVI*, Univ. Granada, Granada, 2000. LÓPEZ, M., *Una década de esclavitud en Jaen, 1675-1685*, Ayuntamiento, Jaén, 1995.

⁴⁵ MARTÍN CORRALES, E., «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII», *Aldaba. Revista UNED Melilla*, 9, 1987, 25-39. «Ceuta base corsaria en el siglo XVIII», *Cuadernos del Archivo Municipal de Ceuta*, 1, 1988, 79-93. Y, «Les conséquences de la course espagnole sur l'économie marocaine (SVI-XVIII siècles), *Maroc-Europe*, 11, 1997-1998, 227-248.

En conclusión, en la Edad Moderna la defensa del litoral y de la navegación hispana se fue forjando por la continua agregación, y perfeccionamiento, de diversos elementos estáticos (torres y fortificaciones artilladas) y otros dotados de movilidad y de carácter ofensivo (armadas reales, armadas al servicio del monarca, galeras fletadas por los distintos reinos, corso de particulares, etc.) que, en su conjunto, tendieron a densificar una línea defensiva que fue ganando en eficacia con el correr de los años, hasta alcanzar su mayor fortaleza en el Setecientos. Sin embargo, la mejora de la eficiencia de este sistema de defensivo no fue lineal, ya que la dejadez de la corona (armadas disminuidas o inexistentes, castillos y fortalezas arruinados y sin potencia de fuego, tropas desaparecidas, etc.), de los distintos reinos (incapacidad de mantener y/o armar galeras para la defensa de sus costas, ausencia de pago a vigilantes, incapacidad para asegurar la continuidad de las milicias, etc.) y de las distintas localidades (torres vigías en ruinas o abandonadas, ausencia de armamento, etc.) facilitaron los ataques de los corsarios musulmanes. Aunque, como se ha indicado, en líneas generales el litoral estaba cada vez mas consistentemente defendido, lo que explica el creciente número de musulmanes capturados. La explicación de esta aparente paradoja hay que buscarla en el coste económico que suponía hacer frente a la amenaza corsaria norteafricana. Los diferentes niveles implicados (Corona, Reinos, localidades y comerciantes) tendieron a considerar que era menos costosa la redención de cautivos que tener permanentemente en funcionamiento una numerosa armada que, a pesar de su fortaleza, no podría nunca garantizar completamente la seguridad del litoral y del tráfico marítimo español.