

## **Málaga en la logística de la expedición a Orán en 1732**

### *Malaga in the Logistics of the Expedition to Oran in 1732*

Juan Jesús Bravo Caro  
Universidad de Málaga  
Departamento de Historia Moderna y Contemporánea  
<http://orcid.org/0000-0001-8220-2666>  
[jjbravo@uma.es](mailto:jjbravo@uma.es)

Recibido: 14-02-2017; Revisado: 07-03-2017; Aceptado: 04-04-2017

#### **Resumen**

El artículo aborda la participación de Málaga en la jornada de recuperación de la plaza de Orán en 1732. Junto a otras ciudades del litoral oriental de la Península Ibérica, la capital malacitana desempeñó un papel importante como puerto desde el cual saldrían distintas embarcaciones, que tomaron parte en las operaciones militares en suelo argelino. Especialmente, examinamos el embargo de naves que se llevó a cabo en el puerto de Málaga en esa fecha, a partir de documentación notarial, además de fuentes emanadas de la Corona en el diseño de la acción a emprender.

**Palabras claves:** Orán, Mar Mediterráneo, Magreb, siglo XVIII, Imperio español.

#### **Abstract**

This article examines the participation of Malaga in the expedition to recover Oran for the Spanish Crown in 1732. Along with other cities of the Iberian Peninsula's east coast, Malaga had an important role as a base port for the military actions into Algerian territory. In particular, the article analyses the embargo of ships which occurred in Malaga at that time, by looking at notarial documentation as well as sources stemming from the Crown about the planned actions.

**Keywords:** Oran, Mediterranean Sea, Maghreb, 18th Century, Spanish Empire.

## 1. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

La presencia española en las plazas de Orán y Mazalquivir ha sido objeto de estudio por parte de la historiografía que abordó los contactos mercantiles y políticos de los diferentes Imperios y Monarquías del Mediterráneo a lo largo de la Edad Moderna (CAZENAVE, 1922; 1930; BRAUDEL, 1928; 1949; SÁNCHEZ DONCEL, 1991; ALONSO ACERO, 2000; 2012; BUNES IBARRA, 2007; 2010; 2012; FÉ CANTÓ, 2015a). Una nómina de trabajos que, directa o indirectamente y desde ópticas diversas, señalan características específicas de dichos enclaves en el sistema defensivo-preventivo de la Monarquía Hispánica durante ese periodo histórico (BUNES IBARRA, 1988; 2011; GAYTÁN, 1998; SUÁREZ MONTAÑÉS, 2005), en el que una de las características a destacar, aunque no la única, fue el conflicto entre la Monarquía Hispánica y la Sublime Puerta (SOLA, 2005; BONO, 2008; BUNES IBARRA, 2005; 2015), lo cual tuvo una incidencia desigual en los contactos mercantiles (KAISER, 2006; 2008). No obstante, todavía debe profundizarse sobre determinados aspectos que carecen de una mayor atención, entre los que está la propia evolución secular de los dos imperios en el ámbito del Mediterráneo, con fases similares durante las tres últimas décadas del setecientos (LAFI, 2015).

Si distribuyéramos las publicaciones según el siglo de atención, observaríamos un predominio de investigaciones centradas en el quinientos, un vacío historiográfico significativo sobre el seiscientos y un incipiente interés por la etapa borbónica.

En cuanto al acontecimiento que abrirá una segunda etapa de seis décadas de soberanía española sobre Orán, su desarrollo y sus consecuencias quedarán plasmadas en obras de diversa entidad, desde el mismo año 1732 (ÁLVAREZ DE LA FUENTE, 1732a: 563-565; 1732b: 21-22; DE GRAMMONT, 1887: 287-290).

Es comúnmente aceptado que confluyen dos corrientes de opinión sobre el mantenimiento o abandono de los presidios norteafricanos que durante el quinientos pasaron a soberanía española (GUTIÉRREZ CRUZ, 1997). Prácticamente desde la segunda mitad del siglo XVI, y de manera acentuada a medida que el declive de la España moderna fue patente, muchos de los que manifestaban la necesidad de continuar con la presencia hispana en suelo africano iban dejando paso a nuevas opiniones que planteaban reformas en todos los sentidos (TERKI-HASSAINE, 1995: 143-144). Sin embargo, las políticas acometidas por los Borbones no dejarían en un segundo plano la recuperación de un territorio que despertaba intereses económicos indudables (MARTÍN CORRALES, 2001; 2015; FÉ CANTÓ, 2015a; 2015b), pero también de propaganda política en el contexto de las relaciones internacionales. Contactos estos que han estado sometidos a divergentes puntos de vista, acordes con las tendencias historiográficas de sus autores, pero siempre fundamentados en el conocimiento y las reflexiones que en la época que fueron

<sup>1</sup> Siglas utilizadas: ACM = Archivo de la Catedral de Málaga; AGI = Archivo General de Indias; AHMA = Archivo Histórico Municipal de Antequera; AHMVM = Archivo Histórico Municipal de Vélez Málaga; AHN = Archivo Histórico Nacional de Madrid; AHPM = Archivo Histórico Provincial de Málaga; AMM = Archivo Municipal de Málaga; ARChV = Archivo de la Real Chancillería de Valladolid; BNE = Biblioteca Nacional de España; SNAHN = Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional. Toledo.

planteadas respondían a unas argumentaciones en estrecha relación con la misma percepción del espacio político y territorial. Así, iríamos desde los postulados ya tradicionales de la ocupación restringida, incluso de carácter aislacionista respecto al hinterland de los presidios, hasta una mayor necesidad de acometer estudios desde la perspectiva de las interrelaciones que superen los marcos geográficos continentales (RICARD, 1936a, 1936b; VINCENT, 1998; BURBANK Y COOPER, 2011; SCHAUB, 2008). Planteamientos estos últimos, a raíz del examen de los procesos de descolonización llevados a cabo a partir de los años sesenta del siglo pasado, que han llegado a ser calificados por J.-F. VALLART (2010) como «*Un carnaval académique*».

En cuanto al tema concreto de la expedición de 1732, el mayor protagonismo de la ciudad de Alicante ha sido determinante a la hora de abordar su estudio, sin olvidar la Tesis Doctoral del profesor FÉ CANTÓ (2015a), que analiza la fase inmediatamente posterior a la recuperación de Orán en esa fecha. La urbe alicantina cuenta con publicaciones desde diversos puntos de vista (EPALZA, 1985; ALBEROLA ROMÁ, 1988; 1993). En otras ocasiones, son cuestiones muy concretas las que recibieron la atención de los autores (FÉ CANTÓ, 2016), para resaltar ciertos aspectos de determinadas localidades, por ejemplo, el canal de comunicación desde Orán a la Península Ibérica (VILÀS GIL, 1992; 1999) o las celebraciones por el éxito militar (MARTÍN CORRALES, 2011: 119-142).

Es manifiesto que las operaciones bélicas estaban encuadradas en una década heredera de las repercusiones vividas en política exterior, sobre todo tras la nueva distribución territorial acaecida al finalizar la Guerra de Sucesión al trono hispano. Una historiografía cada vez más numerosa ha analizado esta y otras cuestiones relativas a la política internacional española en la época de Felipe V, en la cual aparecería en un nivel de interés significativo la recuperación de territorios perdidos durante la fase 1700-1714. Para ello se tuvo que acometer un programa decidido de modernización y aumento de la armada (BLANCO NÚÑEZ, 2001), cuya principal figura será José Patiño (BETHENCOURT MASSIEU, 1954; PULIDO BUENO, 1998; PÉREZ FERNÁNDEZ-TUREGANO, 2006). El clima de paz alcanzado a finales de la década de los veinte, con los tratados internacionales hispano-inglés e hispano-francés, iba a turbarse al tener noticias las cancillerías europeas del movimiento de barcos experimentado entre 1730 y 1732.

En el contexto de ese bienio es donde centramos el presente estudio, al objeto de examinar el papel desempeñado por la ciudad de Málaga, estratégico puerto del Mediterráneo occidental desde la incorporación a Castilla de los territorios nazaríes (LÓPEZ BELTRÁN, 1984; RODRÍGUEZ ALEMÁN, 1986), y que en las operaciones logísticas de apresto de la flota destinada a Orán tendrá la función de apoyar el transporte de bastimentos, principalmente, pese a no estar completamente finalizada la infraestructura portuaria después de más de dos siglos (CABRERA PABLOS, 1986; 1994). En el aspecto económico, la urbe malacitana representaba un punto de redistribución de mercancías llegadas desde distintas localidades del interior, caso del tradicional comercio de frutos secos hacia el norte de Europa, o de otras más alejadas. Por ejemplo, a Cádiz y Sevilla arribaban naves que previamente había partido de Málaga, e iban a la zona de Nerja, Motril y

Almuñécar para cargar miel y cañas dulces,<sup>2</sup> sin olvidar las embarcaciones que formalizaban contratos en Málaga, para adquirir atún en el área gaditana de Zahara o Conil, y venderlo en Valencia.<sup>3</sup>

La información municipal y notarial conservada en los archivos malagueños, junto con noticias documentales extraídas de diversas instituciones, muestran una actividad en la línea de otros puertos señalados por las autoridades para conformar la expedición, aunque el volumen total de participación es desigual si lo comparamos con Alicante o Barcelona.

No debemos olvidar que en las dos décadas que siguen al final de la Guerra de Sucesión en España, con la pérdida para esta última de su enclave oranés, tanto Inglaterra como Francia desarrollarán una constante labor diplomática hacia el Imperio Otomano, en busca de agilizar y dinamizar los intercambios mercantiles con la nueva administración de Orán, al estar bajo la órbita de influencia de la Sublime Puerta (MASSON, 1903; MERUCHE, 2007). Contactos que volverán a restablecerse después de 1732, aunque a partir de planteamientos algo diferentes, pese a tener en el objeto de las negociaciones, en un lugar destacado, el mercado del cereal (PESTEMALDOJOGLOU, 1942), y que no se perderán del todo tras el desalojo definitivo en 1792 (WOLF, 1979).

El comercio del trigo será uno de los fundamentos de dichas relaciones mercantiles, al constituir la zona oranesa un espacio desde el que secularmente eran abastecidas de cereal diversas comarcas europeas. Intercambios que continuaron, aunque a mediados del setecientos Orán padeció una gran crisis de subsistencias cuyas consecuencias llevaron a un número importante de personas a buscar la esclavitud como una salida para, simplemente, vivir (FÉ CANTÓ, 2013). Esta búsqueda de sometimiento y pérdida de libertad voluntaria se sumaría a un significativo porcentaje de población esclava que durante siglos existió en la ciudad oranesa (VINCENT, 2003; 2008; 2011; BRAVO CARO, 2011; 2016; en prensa).

## **2. LA EXPEDICIÓN DE ORÁN EN 1732. REPERCUSIÓN DE LA VICTORIA HISPANA**

La recuperación del enclave oranés, perdido en 1708, estuvo en la mente de muchas autoridades de la Monarquía española. El conflicto sucesorio a la Corona hispánica y los compromisos internacionales adquiridos por Felipe V hicieron postergar la decisión de acometer dicha restitución hasta la segunda fase de gobierno del primer Borbón de España. No obstante, tras algunas expediciones bélicas llevadas a cabo en el periodo 1714-1720 y en 1730, la llegada de determinadas personas a los puestos elevados de la administración borbónica propiciaría un cierto viraje en las acciones a emprender fuera de la Península Ibérica. En determinados casos, para contrarrestar una presencia cada vez más visible de otras potencias en el Mediterráneo, como ingleses o franceses.

---

2 AHPM, leg. 2406, fols. 4r-v. Málaga, 5 de enero de 1732; fols. 40r-v. Málaga, 22 de enero de 1732; 130r-v. Málaga, 17 de marzo de 1732.

3 AHPM, leg. 2406, fols. 148r-v. Málaga, 29 de marzo de 1732.

En este marco, la Corona española determinó el envío de misivas a todas las ciudades e instituciones para que realizaran rogativas por el éxito de la expedición organizada para recuperar Orán. La mayoría de dichas cartas estaban firmadas en Sevilla, el 18 de junio de 1732, aunque algunos documentos dirigidos a dignidades eclesiásticas recogen la datación del 6 del mismo mes.<sup>4</sup> Con independencia de la fecha de formalización y expedición, el texto era común y requería a todas las autoridades competentes la implicación en tan solemne acto. Si en las urbes del litoral andaluz o levantino las repercusiones de una victoria podrían tener unas consecuencias de seguridad y mercantiles evidentes, las del interior peninsular se sumarían a un ideal todavía más elevado, como era la conservación y el aumento territorial de la Monarquía. De esta forma, Segovia hizo lo pertinente para cumplir con lo ordenado desde las más altas instancias. En Valladolid no fueron menos, y la Real Chancillería vasilloletana tomó buena cuenta del encargo y celebró el evento el 30 de dicho mes, en la iglesia del monasterio de San Benito «con la maior solemnidad, devoción y culto se zelebró la rogativa ymplorando la divina clemencia y protección de su brazo omnipotente para el mexor logro de tan gloriosa y christiana resolución suplicando al mismo tiempo prospere y dilate la vida de V.M. quanto esta monarquía es menester».<sup>5</sup>

En territorio italiano, en concreto en Roma, también organizaron actos determinados miembros del clero, del más alto nivel:

... procurando celebrar aquí tan gloriosos triunfos con la posible magnificencia..., al Te Deum que en acción de gracias hizo cantar su Beatitud en la Basílica de Santa María la Mayor, después de haver dado parte en consistorio a todo el Sacro Colegio, y ordenado a todas las personas de distinción en esta Corte poner luminarias por dos noches con repetidas salvas en el castillo San Ángel, y universal repique de campanas.<sup>6</sup>

Es evidente que el mes de junio era una época muy propicia para realizar unas operaciones de esas características, en la línea de la actividad mercantil y bélica desplegada secularmente en el Mediterráneo. Esto contrastaba con el periodo final de cada anualidad, en el que la climatología podía dificultar el suministro de víveres y el reemplazo de los soldados en la plaza, lo cual obstaculizaba indirectamente el movimiento de tropas en otros espacios geográficos, como ocurrió en diciembre de 1789, cuando en el cabildo municipal de Málaga fue leída una comunicación de don Joseph Peres Davila

... un oficio... su fecha nueve del corriente espresivo a que la variedad de vientos no permitían que el regimiento de Navarra saliera de este puerto para la Plaza de Orán, donde se había destinado y por consiguiente ocupar el quartel señalado a la Cantabria que venía a Cádiz a relevar el de Milán...<sup>7</sup>

4 SNAHN, Osuna, CT. 3, D. 43. Sevilla, 6 de junio de 1732.

5 ARChV, Cédulas y Pragmáticas, Valladolid, 24-3, 2 de julio de 1732.

6 SNAHN, Baena, C. 174, D. 98. Roma, 30 de agosto de 1732.

7 AMM, Actas Capitulares, 179, fol. 863r. Málaga, 10 de diciembre de 1789.

No obstante, pese a la teórica bonanza del inicio de la época estival, la flota sufrió diversos retrasos a causa de los vientos, que no siempre le fueron propicios. Así, las embarcaciones partieron del puerto de Alicante el 15 de junio, pero tuvieron que fondear una semana en el cabo de Palos, para proseguir y encontrar, de nuevo, dificultades frente a la costa oranesa, por lo que las operaciones de desembarco no se llevaron a cabo hasta el 29 de ese mes.<sup>8</sup>

El éxito militar tuvo su correspondiente apartado propagandístico por todos los territorios peninsulares bajo soberanía española, en la línea de las celebraciones por acciones positivas frente al enemigo, tan desplegadas desde la época de los Reyes Católicos y adaptadas a las nuevas realidades de los monarcas borbones. Ceremonias que deben entenderse en diversos planos de actuación y repercusión, desde las tradicionales fórmulas de exaltación de los valores de la Monarquía, en concreto de la que vence respecto a las derrotadas, como en el marco de unas nuevas estrategias e instrumentos de comunicación desarrollados a partir del siglo XVII y con un protagonismo mayor a partir de la centuria siguiente por toda Europa (YBÁÑEZ WORBOYS, 2015; CUST, 1986; 60-90; FOGEL, 1989).

Además de la comunicación oficial a las distintas localidades e instituciones, otro de los medios utilizados fue la propagación de las noticias en la incipiente prensa que comenzaba a tener una difusión variable en la Península Ibérica y en territorios americanos. Respecto al caso español, la *Gaceta de Madrid* recogía en el número del 24 de junio de 1732 la organización del ejército que debería recuperar Orán, instando a la realización de rogativas.<sup>9</sup> Estas comenzaron al día siguiente y se prolongaron durante varias jornadas, con un acto principal el día 25, al celebrar una procesión general desde la iglesia parroquial de Santa María de la Almudena hasta la de Santa Cruz.<sup>10</sup>

Pero si tuvieron una significación especial en algún lugar fue, sin duda, en Toledo, al pertenecer Orán al arzobispado toledano. La procesión revistió un carácter excelso, pues llegaron a portar elementos simbólicos de la primera toma de la ciudad oranesa y diversos enseres que pudieron sacar las tropas españolas cuando abandonaron la plaza en 1708:

Salió la procesión de la Santa Iglesia, y llevando en el lugar correspondiente el estandarte con que aquel Purpurado (*cardenal Cisneros*<sup>11</sup>) entró triunfando en Orán, pasó al Hospital Real en cuyo sumptuoso Templo se halla colocada y se venera la Milagrosa y devotísima imagen de Nuestra Señora de la Peña de Francia y del Puerto, Patrona de aquella Plaza, que con especial cuidado la sacaron de ella los Naturales y Soldados quando se perdió, y llevaron a Cartagena, desde cuya Ciudad la conduxo a la de Toledo el Vicario de Orán.<sup>12</sup>

En el ámbito iberoamericano los sucesos acaecidos en el Mediterráneo también tuvieron su hueco en las páginas editadas, en el contexto de la nueva

<sup>8</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 28, de 8 de julio de 1732, pp. 119-120.

<sup>9</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 26, de 24 de junio de 1732, p. 112.

<sup>10</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 27, de 1 de julio de 1732, p. 115.

<sup>11</sup> Lo presentado entre paréntesis y en cursiva es incluido por mí.

<sup>12</sup> *Gaceta de Madrid*, núm. 27, de 1 de julio de 1732, p. 116.

estrategia de divulgación de acontecimientos o medidas adoptadas en Europa (RICARD, 1932: 53-78).

Gran celeridad tuvieron varios miembros de la nobleza en hacer llegar a todos los rincones de la Península Ibérica las noticias sobre el «feliz suceso», lo cual llevó a ciertas personas a escribir que los términos de gratitud en los que estaban redactadas algunas cartas eran el mayor reconocimiento a alcanzar, incluso por encima de los pecuniarios. Así lo manifestaba desde Caparica (Portugal) Antonio Guedes Pereira al duque de Béjar, en agosto de 1732:

Excmo. Sr.

Muy señor mío. Receví las dos favorecidas cartas de V.E., en una el mapa de Oran y en otra el detalle del feliz suceso que tuvieron las armas de Su Magestad Catholica, en la restauración de aquella Plaza, y quando no encontrasen sus capitanes más remuneración en sus acciones que los elogios que V.E. les hace, como tan amante de las buenas y plático en semejantes sucesos, pudían quedar muy sastifechos, pues que las de Alejandro no tuvieron mejor panagerista.<sup>13</sup>

De Roma le llegaba al conde de Montemar una carta del cardenal Bentivollo y Aragón, en la que daba cuenta de la recepción de una misiva enviada por el primero, en donde informaba de la victoria y de la gran acogida de esta en la ciudad italiana, pues «no solo ha sido de universal júbilo a toda la Christiandad de la maior gloria al augusto ánimo de S.M.».<sup>14</sup>

Por su parte, en Madrid, la primera quincena de julio de 1732 asistió a una serie de celebraciones, donde las luminarias, las procesiones, los novenarios y las misas cantadas con su *Te Deum* correspondiente propiciaron la participación del pueblo en una gran diversidad de actos de exaltación.<sup>15</sup> No podían faltar los fuegos artificiales y una fiesta popular que recorría varias arterias de la ciudad, la mojiganga, con diferentes acepciones,<sup>16</sup> pero vinculadas al carácter festivo de los participantes y espectadores: «el Martes antecedente, por ultimo día de Luminarias, huvo una lucida Mojiganga, que pasando por la Plazuela de Palacio, y calles acostumbradas, fue a parar a la Plazuela de la Casa de la Villa, en cuyos Salones se representó una Comedia con aplauso de las Farsantes».<sup>17</sup> Algunos ejemplos anteriores a esta fecha se desarrollaron con motivo del triunfo de Felipe V en Villaviciosa en 1710 (ALONSO ASENJO, 2002: 7-32). Los ecos de las celebraciones continuaban a finales de julio de 1732, en una acción de gracias continua que en el día 17 había correspondido a Santa Teresa de Jesús.<sup>18</sup>

El formar parte de la identidad española, al menos en el ámbito de la estructura política dirigida desde la Península Ibérica, obligaba al acatamiento de las mismas premisas ideológicas e idénticas fórmulas utilizadas para magnificar los triunfos en el campo de batalla. Al fin y al cabo, la victoria frente a los enemigos de la

13 SNAHN, Osuna, CT. 154, D. 21. Caparica, 18 de agosto de 1732.

14 SNAHN, Baena, C. 174, D. 98. Roma, 30 de agosto de 1732.

15 *Gaceta de Madrid*, núm. 29, de 15 de julio de 1732, pp. 123-124.

16 Las diferentes acepciones del término «mojiganga» han sido expuestas, entre otros autores por Buezo, 1993, I, 3-82. La celebrada en 1732 queda recogida en la página 47.

17 *Gaceta de Madrid*, núm. 30, de 22 de julio de 1732, p. 128.

18 *Gaceta de Madrid*, núm. 31, de 29 de julio de 1732, p. 132.

Monarquía debía tener el reconocimiento adecuado dentro del cuerpo territorial que le daba sentido. Cualquier órgano de asesoramiento o consultivo extendía dicho compromiso al ámbito de sus competencias. De esta forma, no extrañan las misivas remitidas por Miguel de Villanueva, «secretario de la negociación del Perú», y recibidas por los contadores de cuentas, para efectuar las nóminas por las tres luminarias que debían hacerse por el éxito en la recuperación de la plaza oranesa.<sup>19</sup>

Evidentemente, todas estas muestras de felicidad por la victoria frente al enemigo y la recuperación de un espacio que se consideraba propio después de dos siglos bajo soberanía española contrastaban con el clima de incertidumbre extendido por las costas mediterráneas, donde el dominio musulmán estaba todavía vigente (EPALZA, 1985: 11-18).

Aunque el permanecer en Orán tras su recuperación en el verano de 1732 era contemplada como una posibilidad en el marco de la carrera militar o de las probabilidades de ascenso, ciertos miembros de la oficialidad que participaron en la contienda aprovecharon, sin dudar, la opción de volver a la Península. Este fue el caso del marqués de Monreal, quien le comunica al duque de Béjar la concesión de permiso para volver a la corte, y en un tono afable pero nítidamente molesto, aunque sin explicitarlo en el escrito, habla del grado de escaso reconocimiento particular y global que experimentaron los generales participantes y él mismo, indicando que «pareze salimos pestiferados della».<sup>20</sup>

En definitiva, las realidades personales de cada individuo tenían unos parámetros de conductas diferenciados, y sus estrategias de promoción social y económica tuvieron un punto de inflexión, o al menos lo pretendían así, en el marco de la expedición oranesa, con independencia de la obligatoriedad o no a la hora de formar parte del contingente español.

Junto a las celebraciones oficiales, y el reconocimiento del pueblo por pertenecer a una nación victoriosa que cosechaba victorias de nivel en el campo de batalla, la expedición de Orán también tuvo su hueco en el ámbito de las producciones literarias, con mayor o menor acierto (ABI-AYAD, 1990). Dos ejemplos de esta afirmación la tenemos en sendas obras de ese año 1732, cuyas licencias de impresión fueron concedidas en agosto y octubre, respectivamente. La primera, de Francisco Cano Machuca, titulada *Oración panegírica en acción de gracias...*,<sup>21</sup> y

19 AGI, Indiferente, 446S, L. 42, fols. 106r-v y 116r-v. Madrid, 12 de julio de 1732 y 9 de septiembre de 1732, respectivamente.

20 SNAHN, Osuna, CT. 157, D. 46. Alicante, 24 de diciembre de 1732.

21 AHN, Consejos, leg. 5573, exps. 113 y 118. Cano Machuca, F.: *Oración panegírica en acción de gracias a San Antonio de Padua por la plausible victoria de las armas católicas en la toma feliz de Orán*. Licencia concedida el 1 de agosto de 1732. El título completo es *Oración panegírica en acción de gracias a San Antonio de Padua... por la plausible victoria de las armadas catholicas en la toma feliz de la importante plaza de Oran, predicada el día veinte y siete de julio de este presente año, en la Iglesia Parroquial de San Ginés de esta Corte, en la Capilla de nuestra Señora de los Remedios, a expensas de la fervorosa solicitud de los Amantes y Devotos del Glorioso Santo y de María Santísima Reyna de los Cielos... dixola el doctor don Francisco Cano Machuca...* BNE, VE/692/30.

la segunda *Rasgo épico de la conquista de Orán...*<sup>22</sup> No fueron los únicos testimonios, pues se han conservado diversos romances de diversa calidad literaria.<sup>23</sup> Pese a la reconquista de la plaza, la guarnición tuvo que hacer frente a constantes hostigamientos durante el año siguiente. Así lo ponen de manifiesto algunas misivas llegadas a España donde destacan los ataques a que estuvo sometida la ciudad oranesa en agosto de 1733, por parte de diversas «partidas de moros» al frente de las cuales estaba Mustafá Buzariga, conocido con el sobre nombre de «Bigotillos».<sup>24</sup> Este último, había muerto a mediados de octubre de ese año, llevando consigo la tranquilidad a los habitantes de Orán, además de encontrarse en dicho momento libre de cualquier contagio infeccioso y «sitio del turco».<sup>25</sup> Algunas pertenencias de dicho caudillo fueron trasladadas con posterioridad a España (XIMÉNEZ DE SANDOVAL, 1867: 68).

### 3. MÁLAGA Y LA EXPEDICIÓN DE ORÁN DE 1732

Cuando en 1509 fue conquistada la plaza oranesa, el comercio tradicional de cereal que tenía a la jurisdicción argelina como punto de partida, y llegada a Málaga, además de otros puertos del Mediterráneo (VÉRONNE, 1983; MARTÍN CORRALES, 2007: 500-506), conoció un incremento del flujo mercantil hacia las posesiones españolas (DÍAZ BORRAS, 1992; BRAVO CARO, 2016). Ya no solo llegaría trigo desde ese espacio territorial, sino que, en recorrido inverso, el abastecimiento de la tropa cristiana destinada en Orán debía garantizarse con el cereal fletado en la ensenada malagueña, al igual que se hacía con otras plazas norteafricanas a partir de finales del siglo xv (GUTIÉRREZ CRUZ, 2002; 2012; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, 1978; 1994; 2006). Esto será palpable durante el quinientos,<sup>26</sup> a lo largo del siglo xviii (SANZ SAMPELAYO, 1977-1978; MARTÍN CORRALES, 1989; CARMONA PORTILLO, 1995) e, incluso, después de 1792. En concreto, respecto a finales del setecientos, queda constancia de las transacciones del trigo llegado a Málaga en 1794 procedente de Orán, aunque en aquella ocasión tuvo que sufrir una inspección sanitaria para comprobar el buen estado del cereal. La compañía de comercio responsable era la denominada *Klenz, Hoppe y Cia.*, con los almacenes ubicados en Hoyos Esparteros, «molinos del convento de Capuchinos en el camino de Casabermeja y Colmenar, en la cuesta de la Reina».<sup>27</sup> Esta desconfianza era en doble sentido con anterioridad

22 AHN, Consejos, leg. 5573, exps. 154 y 156. Lobo, E. G.: *Rasgo épico de la conquista de Orán: que a la diversión de los oficiales de guardias españolas y walongas dedica la ociosidad de un compañero suyo*. Licencia concedida el 10 de octubre de 1732. Impresa ese año, en la Imprenta de Geronimo Roxo, Madrid. BNE, U/10510.

23 *Relacion y curioso romance, en que se declaran algunas noticias particulares que han sucedido en la Toma y Restauracion de Orán, en este año de mil setecientos y treinta y dos*, Imprenta Castellana y Latina de la viuda de Francisco Lorenzo de Hermosilla, Sevilla, 1732.

24 SNAHN, Osuna, CT. 151, D. 45.

25 SNAHN, Osuna, CT. 151, D. 44. Orán, 14 de octubre de 1733.

26 AMM, Libros interés histórico, 37.

27 AMM, Propios, rentas, censos, arbitrios, pósitos, contribuciones y repartos, leg. 99, nº. 191. Málaga, 8 de julio de 1794. Solicitud de la compañía de comercio marítimo «para poner en tierra una porción de trigo, hasta un mil y quatrocientas fanegas».

a 1792, pues en 1790 decretaron abrir una causa por una «porción de trigo infesto que estaba para conducirse a la plaza de Orán».<sup>28</sup>

La importancia de tener bien suministrada a Málaga motivó que, en ocasiones, como en 1724, muchos vecinos de la capital solicitaran al concejo la incautación del trigo originario de Orán. La responsabilidad del control recaía sobre el provisor de presidios africanos, afincado en la ciudad del Guadalmedina, quien debía evitar que el cereal fuera utilizado para otros fines distintos de los puramente alimentarios, como la propia especulación del mismo (GÁMEZ AMIÁN, 1983: 118).

En verdad, los intercambios mercantiles sufrieron modificaciones y adaptaciones concretas al nuevo panorama político-estratégico abierto en 1509, del cual el área levantina aprovechó las nuevas oportunidades abiertas con la incorporación de Orán y de lo que suponía en los circuitos de compraventa (MONTJOJO MONTJOJO Y RUIZ IBÁÑEZ, 2009; MARTÍN CORRALES, 2003; 2008; 2015; VELASCO HERNÁNDEZ, 1989). También urbes del sur atlántico peninsular participaron de las ventajas mercantiles durante los siglos XVI al XVIII (MORGADO GARCÍA, 1998-1999; MARTÍN CORRALES, 2013).

En estrecha relación con el comercio y con algunas medidas adoptadas en Málaga para la expedición de 1732 será la presencia de extranjeros. En la urbe malagueña fue habitual desde la Edad Media, y estuvo sometida a las consecuencias propias de las relaciones internacionales de la Monarquía Hispánica durante el Antiguo Régimen. El siglo XVIII conoció un predominio de determinadas nacionalidades, pero siempre muy vinculadas con el sector mercantil, donde tuvieron un gran protagonismo (VILLAR GARCÍA, 1982; 2008). Los cónsules debieron defender los intereses de sus paisanos en no pocas ocasiones, pues las decisiones políticas ponían en ciertos aprietos la residencia en las localidades, para lo cual se diseñaron instrumentos de control, caso de las matrículas (VILLAR GARCÍA, 1994).

A veces denunciaban cuestiones no específicas del colectivo, pero que les afectaban especialmente dada la naturaleza de sus actividades productivas. Un mes antes de iniciar las operaciones militares contra Orán, el cónsul holandés en Málaga, don Juan Cornelio, y su homónimo por la República de Hamburgo «y ciudades Ançiatias del Sacro Romano Ymperio», don Gerardo de la Campa, hacían llegar al concejo malagueño un memorial datado el 19 de mayo de 1732, en el que manifestaban su preocupación por los desembolsos requeridos en el puerto malacitano, «son aforados a más alto preçio que en las de Cádiz, Sevilla y Puerto de Santa María», y advertían las consecuencias negativas derivadas del mantenimiento de tal situación, pues caería el comercio del vino «que es el nervio preçiso para la conserbasión de las viñas».<sup>29</sup>

En el ámbito económico las medidas frente a la población foránea cobraban especial atención, materializando embargos selectivos de propiedades, dirigidos, en ocasiones, a la contribución material en empresas bélicas de la Corona, como en

---

28 AMM, Propios, rentas, censos, arbitrios, pósitos, contribuciones y repartos, leg. 192, n.º. 1. Málaga, 12 de noviembre de 1793.

29 AMM, Actas Capitulares, 125, fol. 173v. Málaga, 23 de mayo de 1732.

la expedición de 1732, según se ha puesto de manifiesto para Alicante (ALBEROLA ROMÁ, 1988), y lo haremos a continuación en lo relativo a Málaga.

En cuanto a la participación de la jurisdicción malacitana en la recuperación de Orán y Mazalquivir, las fuentes documentales refieren una implicación acorde con lo diseñado por la Corona. La carta firmada por el rey, en Sevilla, el 18 de junio de 1732, fue registrada por los capitulares municipales y catedralicios. Estos últimos acordaron, y cumplieron, la celebración de una misa solemne y una procesión general a la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria, al objeto de invocar la protección divina, además de hacerlo todos los días al finalizar la misa mayor en la Catedral, según consta en las actas del cabildo catedralicio malagueño.<sup>30</sup>

Por su parte, los munícipes ya tenían constancia el 17 de junio de 1732 de la expedición prevista. Esta diferencia de fechas entre la comunicación llegada a los centros logísticos y ciudades más importantes, en detrimento de las localidades de menor entidad, pone de manifiesto el interés por no descuidar ni el más mínimo detalle, incluso en la significación de los lugares de recepción de las órdenes a ejecutar.

En la ciudad del Guadalmedina el cabildo municipal acordó que debía diputarse a varios regidores para establecer los contactos idóneos con el prelado de la diócesis malacitana, al objeto de transmitirle el inicio de las operaciones militares y coordinar las rogativas «a la divina misericordia» para lograr la victoria y la recuperación de la plaza oranesa, siempre en atención a las órdenes recibidas del conde de Montemar, «en que participava a su señoría cómo el día catorse de el presente se puso a la vela de la armada».<sup>31</sup>

La solemnidad que debía darse a los actos programados para solicitar la intersección divina queda patente cuando, el 1 de julio de 1732, fue requerida la presencia de todos los regidores de la capital «ezepto los enfermos y ausentes», con el propósito de leer el Real Despacho donde el monarca explicitaba el objeto de la expedición a emprender y las oraciones públicas a llevar a cabo.<sup>32</sup>

No solo en Málaga capital tuvieron constancia de la expedición y de las rogativas a efectuar. Los munícipes de Vélez Málaga actuaron igualmente en consecuencia, y plantearon los preparativos conducentes a solicitar la intercesión divina para la buena concreción de la expedición acometida. En concreto, el 21 de junio de 1732 acordaron hacer rogativas a Nuestra Señora de los Remedios, en el marco de una misa solemne, incluido su sermón correspondiente.<sup>33</sup>

En Antequera, la comunicación oficial llegó más tarde. En concreto, fue leída cuando las operaciones militares en tierras africanas ya estaban dando a su fin. Sería en la reunión capitular del 1 de julio cuando trataron los miembros del concejo antequerano dicha cuestión.<sup>34</sup> Acordaron celebrar las rogativas solicitadas

30 ACM, Actas de Cabildo, leg. 1043, pieza 1, s/f. Málaga, 30 de junio de 1732.

31 AMM, Actas Capitulares, 125, fols. 196r-v. Málaga, 17 de junio de 1732.

32 AMM, Actas Capitulares, 125, fols. 212v-215r. Málaga, 1 de julio de 1732. «en cuia inteligencia la ciudad obedesió dicho Real Despacho, con el respeto, acatamiento y veneración devida, y acordó se guarde, cumpla y execute».

33 AMVM, Actas Capitulares, año 1732, fol. 381v. Vélez Málaga, 21 de junio de 1732.

34 AHMA, Fondo Municipal, Actas de Cabildo, libro 1726, s/f. Cabildo celebrado en Antequera, el 1 de julio de 1732.

y organizar una procesión general «para que todo el pueblo concurra a este fin», sin olvidar a la Colegial de la ciudad, que debió contar con la autorización del obispo de la diócesis de Málaga en tal acto.

Lógicamente, la comunicación del éxito en el campo de batalla tuvo también sus correspondientes celebraciones. En Antequera, las noticias de la victoria propiciarían, los días 11 y 12 de julio, la organización de las rogativas pertinentes y una procesión al convento de los Remedios, para lo cual deliberaron los dos cabildos de la urbe, el municipal y el eclesiástico de la Colegiata, sobre la fecha más adecuada «y que para el día que se señale se repique el reloj».<sup>35</sup>

Málaga no sería una excepción, al igual que ocurriera en fechas tan lejanas como el siglo XVI (YBÁÑEZ WORBOYS, 2015), en concreto tras la toma de Túnez de 1535 (BRAVO CARO, 1998). En el caso del año 1732, durante varios días, del 8 al 10 y 15-16 de julio, pusieron luminarias en los balcones y ventanas de las casas capitulares en honor de la recuperación de Orán.<sup>36</sup> Seguían las pautas dictadas desde las más altas instancias de la administración borbónica, y su cumplimiento está constatado en ciudades tan distantes del litoral mediterráneo como Segovia (CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, 1992: 281-288) o Santiago de Compostela (LÓPEZ, 2007: 118-140).

Ejemplos de sermones leídos en las rogativas celebradas por el territorio peninsular ponen de manifiesto la solemnidad y la importancia alcanzadas. Algunos de ellos tuvieron tanta significación que conocieron el recuerdo para la posteridad, a través de la impresión del texto escuchado por los vecinos de algunas localidades.<sup>37</sup> De esta forma, la Iglesia, con independencia del grado de intervención que conocería durante el siglo XVIII por parte de los gobiernos de los Borbones, seguía teniendo un protagonismo fundamental en el seno de las comunidades y en las relaciones de la Corona con sus súbditos. Lógicamente, los ejemplos también refieren las oraciones efectuadas en la capital madrileña.<sup>38</sup>

Entre las distintas tipologías festivas a organizar no podían faltar las corridas de toros. En concreto, en Granada, durante la segunda mitad del mes de septiembre de 1732, fueron programados y efectuados distintos eventos taurinos, según relatan algunas referencias documentales de carácter literario (MARTÍNEZ SHAW, 2014). En uno de los festejos, en concreto el de 22 de septiembre de 1732, encontramos de rejoneador a don Juan de Salazar, vecino de Córdoba, pero natural de Málaga, elevado a la figura de «Mavorte Malagueño».<sup>39</sup>

35 AHMA, Fondo Municipal, Actas de Cabildo, libro 1726, s/f. Cabildos celebrados en Antequera, los días 11 y 12 de julio de 1732.

36 AMM, Actas Capitulares, 125, fols. 232r-v y 265r. Málaga, 18 de julio y 26 de septiembre de 1732.

37 BNE, AfrGFC/343/12. *Sermon de rogativa, i anuncio feliz de la victoria, que han conseguido las catholicas armas de España en la restauración de la importante plaza de Oran, i castillo inexpugnable de Mazarquivoir, predicado en el convento de Santa Isabel, Comendadoras del Orden de San Juan, en el día dos de Julio, en que la Iglesia celebra la visita de la Madre de Dios a su prima Santa Isabel, Madre de el Santo Baptista, en cuyo día se logró el triumpho... su author Fr. D. Pedro Andrés de Velasco, capellán mayor de dicho convento...*, Imp. Manuel de la Puerta, Sevilla, 1732.

38 BNE, VE/692/30. *Oracion panegirica en acción de gracias a San Antonio de Padua...*

39 BNE, R/31464, p. 21. Esta obra ha sido estudiada por Martínez Shaw, 2014.

En la capital malacitana también tuvieron lugar los festejos taurinos por este motivo, concretamente a mediados de julio, en la línea de otras fechas de similar naturaleza.<sup>40</sup>

Los gastos derivados de tales celebraciones, tanto las anteriores a la batalla como las posteriores a la consecución de los objetivos militares conseguidos, eran habitualmente librados sobre los arbitrios consignados en los propios de las respectivas localidades.<sup>41</sup> El recurrir a los fondos de los propios también fue una práctica ineludible a la hora de sufragar los dispendios por otras actuaciones de tradición asentada en el seno de la comunidad, caso de la celebración del día de Santa Teresa de Jesús, para lo cual destinaron 200 reales de vellón, casi el doble que las luminarias del mes de julio por la recuperación de Orán.<sup>42</sup>

En cuanto a la implicación de Málaga en el aparato logístico desplegado por las autoridades competentes para la expedición contra Orán, la capital andaluza participaría activamente desde un ámbito muy habitual para ella como era el de contribuir al abastecimiento de los presidios norteafricanos.

Al margen de las embarcaciones con carácter estrictamente militar, en las cuales quedarían incluidas las del desplazamiento de tropas, debían contemplarse otras destinadas al transporte de bastimentos básicos para el sostenimiento del ejército en campaña. En este marco es en el que quedaría encuadrada Málaga, pues una relación de las «toneladas de buque», fechada en Sevilla el 13 de marzo de 1732, indica a la capital malacitana como el tercer puerto de relevancia en este concepto, tras Barcelona y Alicante, que llevarían el mayor peso de las operaciones.<sup>43</sup>

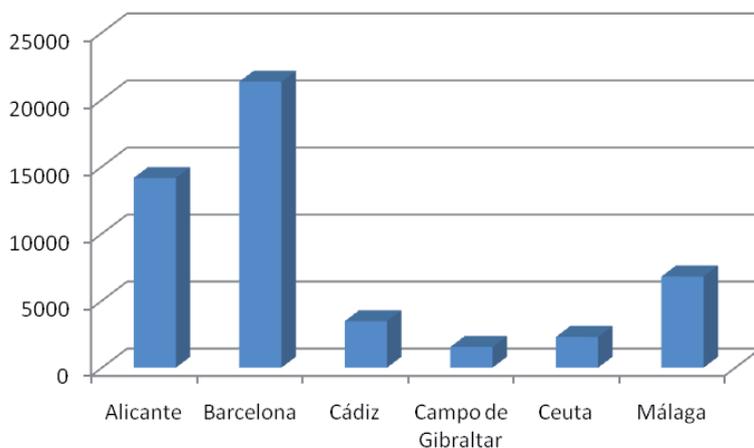


Gráfico 1. Tonelaje a embarcar en puertos españoles para la expedición de Orán (13 de marzo de 1732). Fuente: SNAHN, Baena, C.174, D.95.

40 AMM, Actas Capitulares, 125, fol. 232r. Málaga, 18 de julio de 1732.

41 AMVM, Actas Capitulares, año 1732, fol. 389v.

42 AMM, Actas Capitulares, 125, fol. 266v. Málaga, 10 de octubre de 1732.

43 SNAHN, Baena, C.174, D.95. *Relación de las toneladas de Buque que se necesitan para la expedición de Orán en 1732.*

El documento es muy explícito al respecto. En el caso de la ciudad catalana y la alicantina la logística establecía que fueran realizados allí todos los preparativos para el embarque de la caballería, un total de 14160 toneladas de las naves requeridas, 8300 por la primera y el resto por la segunda. Las embarcaciones serían preparadas para la ocasión, pues el transporte de los caballos requería aprestar el espacio disponible en las naves, destinando las cubiertas a albergar 2372 caballerizas, con las correspondientes argollas «gratonadas y pesebreras», con la apertura a babor y estribor de tres «escotillones».<sup>44</sup> A diferencia de las utilizadas para el traslado de la infantería, que generalmente eran fletadas naves de dos cubiertas, para la caballería usaron buques de una cubierta. En el caso de Málaga, embarcarían algunos caballos destinados a los batallones de Cádiz, Ceuta y el Campo de Gibraltar.

En lo relativo a los otros dos aspectos decisivos a la hora de desplegar el ejército, la artillería y la infantería, el puerto malagueño no es contemplado como un punto de salida. Por el contrario, figuran con el desglose de toneladas Barcelona (13030), Alicante (7665), Cádiz (2490), Ceuta (2290) y el Campo de Gibraltar (1540). Es evidente que la implicación de una plaza de similares características a la oranesa, como era la ceutí, en la cual embarcarían 3 batallones de infantería en 1732, no hacía sino reforzar los ineludibles lazos de puntos estratégicos que en determinadas ocasiones podrían sufrir avatares de idéntica naturaleza (CARMONA PORTILLO, 1996; 2004).

Al referenciar los víveres, especialmente harina, cebada, raciones de marina «sin el agua para repuesto», ya se distingue a Málaga, y con un papel destacado pues, de las 8396 toneladas precisas, sobre el 81% sería responsabilidad de embarque en la urbe del reino de Granada, mientras a Alicante y a Cádiz le corresponderían proporciones menores. Igualmente, diversas partidas de ganado salieron del puerto malagueño, como se desprende del apresamiento de dos personas, procedentes de San Roque, envueltas en un intento de engaño en la entrega de reses destinadas a la expedición oranesa<sup>45</sup>.

El tener bien alimentada a la tropa en combate y el emplazamiento de un hospital de campaña constituían piezas importantes en la logística diseñada, además de los preparativos de embarque para cuerpos especializados en el cuerpo de ejército, como bombarderos, minadores, ingenieros y los oficiales del estado mayor de la artillería. De esta forma, en el puerto de Barcelona se fletó un buque de unas 200 toneladas destinado a partir con 18 hornos de hierro, con los aparejos pertinentes y las brigadas de panaderos correspondientes, junto a otra nave de similares características donde transportarían el hospital de campaña, lo más completo posible, con camas, medicinas y personas que atenderían a los potenciales heridos.<sup>46</sup>

En el caso de la ciudad alicantina, cierta documentación señala que, de las embarcaciones fondeadas en dicho puerto, un total de 24 se encargarían del transporte de cebada, paja y harina. La nacionalidad de las mismas era

44 SNAHN, Baena, C.174, D.95. *Relación de las toneladas...*

45 AHPM, leg. 2444, fols. 347r-v. Málaga, 14 de mayo de 1732.

46 SNAHN, Baena, C.174, D.95.

mayoritariamente inglesa (12), mientras el resto correspondían a barcos españoles (7) o franceses (5).<sup>47</sup> La tipología de las naves fue variada, pues, junto a la mención a navíos (8), figuraban pingues (4), tartanas (3), londros (2), polacras (2), y una representación individual de «barco», bergantín, fragata, gabarra y paquebote. En cuanto a la pólvora, todas las naves emplazadas en Alicante tenían nacionalidad inglesa, de las cuales cuatro eran bergantines, un navío y un paquebote. Respecto a las señaladas para el envío de víveres, los dos jabeques eran franceses, y sendos pingues, uno español y otro inglés.

Globalmente, para Málaga, el porcentaje de las toneladas rondaría el 13,7 %, pese a contemplarse su participación más en el transporte de víveres, que en el de tropa o caballos para entrar en combate. Nada de extrañar si consideramos el tradicional papel de la capital malacitana en el engranaje de avituallamiento de los enclaves del norte de África, incluida Ceuta, en especial en lo relativo al trigo, aunque también de comestibles diversos.<sup>48</sup> No obstante, en la expedición ordenada por Felipe V hacia tierras argelinas, el total de embarcaciones fue muy inferior al procedente de Alicante, según ponen de manifiesto diversos testimonios documentales y los trabajos publicados hasta el momento (ALBEROLA ROMÁ, 1988; 1993; FÉ CANTÓ, 2016). De la capital alicantina partirían, como mínimo, 542 naves de transporte desde los días previos al desembarco en Orán hasta finales de mes de julio de 1732. El desglose por nacionalidad y tipología es el que se muestra en la tabla 1.

A las anteriores debían añadirse cerca de cincuenta naves «del Rey», hasta conformar 481:

Tipo de embarcación	Número
Barcos	6
Bombardas	2
Fragatas	2
Galeotas	13
Galeras	7
Navíos	8
Paquebotes	2
Pontones para embarcar caballos	6
Total	46

Tabla 2. Tipología de embarcaciones «del Rey» aprestadas en Alicante con destino a Orán (1732). Fuente: SNAHN, Baena, C.174, D.97.

Junto a todas las anteriores, diversas naves con tabaco, víveres, leña y bastimentos diversos, incluidos los destinados a la venta en el ejército, surcarían el Mediterráneo desde el litoral alicantino para unirse a la flota desplegada en la costa oranesa, una vez lograda la victoria militar.

<sup>47</sup> SNAHN, Baena, C.174, D.96.

<sup>48</sup> AHPM, leg. 2406, fols. 6r-v. Málaga, 5 de enero de 1732; fols. 119r-v. Málaga, 8 de marzo de 1732.

Tipología/ Nacionalidad	Española	Francesa	Genovesa	Holandesa	Inglesa	Menorquina	Napolitana	Siciliana	Sueca	Veneciana	Total
Balandra		1			5	1		1			8
Barco	9										9
Bergantín					11						11
Fragata		4		1	25						30
Gabarra	7				2						9
Jabeque	1				1						2
Londro	20				1						21
Navío		28	6	9	92	1			1	1	138
Paquebote		1			13						14
Pingue	14	23	3		5	1					46
Polacra		4									4
Saetía	27	3	2		2		2				36
Tartana	4	100			2						106
Urca				1							1
Total	82	164	11	11	129	3	2	1	1	1	435

Tabla 1. Tipología y nacionalidad de embarcaciones aprestadas en Alicante con destino a Orán (1732).  
Fuente: SNAHN, Baena, C.174, D.97.

El monto mayor del tonelaje, recogido en el documento que estamos examinando, sería para los más de 15000 quintales de paja, además de los 11250 de harina y 35000 fanegas de cebada, sin olvidar los 1000 quintales de lana recogidos en 500 sacas.<sup>49</sup> Ese abastecimiento de paja fue habitual a lo largo de la Edad Moderna, y con posterioridad a la reconquista de la plaza continuó siendo efectivo hasta el definitivo abandono del emplazamiento. En Málaga fueron constantes los fletamentos de barcos cargados de dicha mercancía, que surcarían la distancia marítima entre ambas ciudades. Como alimento para el ganado o destinada a la construcción, la paja era muy demandada y necesaria. Un buen ejemplo serían las 50000 arrobas de paja de cebada y trigo que, mediante asiento concertado entre el veedor don Francisco de Monsalve Hurtado de Mendoza y el vecino malagueño don Juan Navarro, debían depositarse en dos entregas a finales de mayo y el 15 de junio de 1732 en los almacenes señalados para ello en Málaga. El monto total era de 62500 reales, de los cuales recibiría la mitad en el instante de formalización de la escritura.<sup>50</sup>

El recurso de la monarquía borbónica al embargo o «fletamento» de embarcaciones extranjeras y nacionales, destinadas a formar parte de operaciones navales que recuperarían enclaves españoles anteriores a los Tratados de Utrecht, fue frecuente durante el periodo 1717-1746 (ALONSO AGUILERA, 1977; MERCADER RIBA, 1968; ALBEROLA ROMÁ, 1991).

Este proceder al embargo de buques extranjeros o nacionales ya había sido puesto en ejecución dos años antes, también en el puerto malacitano, en el marco de las operaciones diseñadas para el ámbito italiano. El análisis de las escrituras notariales malacitanas muestra que durante un mes (del 24 de junio al 24 de julio de 1730) fueron embargadas y fletadas como mínimo veinte naves de diferentes características y nacionalidades.<sup>51</sup> En aquella ocasión, la orden del rey la llevó también a ejecución don Francisco de Monsalve Hurtado de Mendoza, veedor de armadas y fronteras, «comisario ordenador de los Reales ejércitos y plazas de su magestad». El flete recogía que la embarcación estaría dispuesta para partir y servir «en lo que fuere menester y con la lancha y jente de dicho navío remolcando o en conducción de leña y otras cosas menores...».<sup>52</sup> Las condiciones eran las acostumbradas en este tipo de contratos, y las veremos nuevamente reproducidas cuando examinemos la documentación malagueña relativa a la expedición de Orán. Un total de 2659 toneladas llegaron a estar aprestadas en 1730, según el arqueo de los barcos, en unos parámetros de 78 a 210 t. La tripulación representaba una media de 10 hombres por nave, y no siempre con la correlación mayor tonelaje-mayor número de personas. Salvo en siete casos, todas contaban con cañones para su defensa, además de una cantidad variable de armas, entre las cuales destacaban 122 escopetas, además de alfanjes, pistolas, chuzos, trabucos (algunos de bronce), espadines, ballestas, fusiles, sables, armas

49 SNAHN, Baena, C.174, D.95.

50 AHPM, leg. 2444, fols. 312r-314v. Málaga, 3 de mayo de 1732. Cada arroba era pagada a un real y un cuartillo de vellón.

51 AHPM, leg. 2442.

52 AHPM, leg. 2442, fol. 435v.

blancas sin especificar o pasamuros. Los 62 pedreros nos indican también el otro tipo de cañón existente en algunas embarcaciones, pues los cañones habituales eran de 4 libras. Junto a todo lo mencionado, en determinadas naves figuraban 20 ollas de fuego, 8 chafarotes, con las arrobas de pólvora correspondientes.<sup>53</sup>

Por su parte, los embargos de 1732, cuyo fin era conseguir embarcaciones para la expedición oranesa, presentan unas características particulares y otras que las pondremos en relación con la de dos años antes. Respecto a 1732, en los registros figuraban las condiciones principales, de obligado cumplimiento por ambas partes, que seguían al arqueamiento de la nave, en la línea de lo escriturado en 1730, aunque la información notarial no siempre proporciona datos equiparables en cuanto a la dotación de las naves o al pertrecho de las mismas.

Los registros ante los escribanos malagueños, de las embarcaciones embargadas con el fin de ser utilizadas en la expedición de Orán, muestran que, al menos, 57 unidades de distinta tipología tuvieron que realizar la formalización de la fe pública correspondiente. Los documentos figuran como cartas de obligación, y recogen el fletamento con cuatro condiciones de ineludible cumplimiento por las partes contratantes. Las fechas de las escrituras van del 18 de marzo al 28 de mayo de 1732. En todas aparece en el margen «para la expedición de este año», aunque en ninguna queda recogida la localidad de Orán como el destino de la mencionada jornada.

Tras la data, figuraba el nombre del patrón, el tipo de embarcación, la denominación de la misma, acompañado todo ello de la nacionalidad de las naves y/o del patrón o capitán. Cuando los máximos responsables de los barcos eran extranjeros, y no entendían el español, iban acompañados de algún intérprete, que en el caso de los ingleses u holandeses casi siempre ejercían dicha función el cónsul o vicecónsul correspondiente. En las escrituras contempladas para la expedición de Orán siempre ejercieron de traductores los que ostentaban tal distinción, pero también realizaban esas labores ciertos vecinos de la capital presentados por los propios extranjeros, como el poder del capitán inglés Dennis Smith a favor de don Bernardo Velasco y compañía.<sup>54</sup>

Del colectivo inglés el cónsul en Málaga era don Nicolás Holvay, aunque en todas las ocasiones fue representado por el vicecónsul don Juan Toolbrook. Así ocurrió con Robert Clapp, capitán del navío *Las Tres Hermanas*, fondeado en la ensenada malacitana el 12 de abril de 1732.<sup>55</sup> El otro grupo de extranjeros que requiere la presencia del titular consular es de Holanda. En Málaga ejercía la competencia de vicecónsul holandés don Joseph Tirado, quien estuvo presente en la firma de la obligación concertada con Olef Hewit, capitán del navío *La Avería Florida*, el 16 de mayo de 1732.<sup>56</sup>

Por su parte, ni genoveses ni franceses necesitaban la presencia de representante alguno para formalizar las escrituras. Dicha circunstancia viene

53 AHPM, leg. 2442, fols. 488r-489v.

54 AHPM, leg. 2406, fol. 182r. Málaga, 9 de abril de 1732. «Dennis Smith, de nación ynglés..., y por medio e interpretación de don Pedro Villaverde, vecino de esta ciudad yntérprete que consigo trajo por no hablar ni entender con perfección el idioma español».

55 AHPM, leg. 2444, fol. 188r.

56 AHPM, leg. 2444, fol. 411r.

explicada por la evidente tradición comercial de los primeros en todo el reino de Granada, incluso anterior a la incorporación del mismo a la Corona de Castilla en época de los Reyes Católicos, y los acuerdos dinásticos de los Borbones a lo largo del siglo XVIII.

Esa consideración de «nación» también la vemos referida a los originarios de Cataluña, reseñada en la documentación de las naves embargadas, y que refuerza la visualización de los originarios de aquel territorio en el litoral malagueño vinculados a las capturas pesqueras a lo largo del setecientos. Así constatamos que, el 23 de abril de 1732, formalizaron una escritura el veedor Monsalve y Joseph Rufat, patrón del pingue Señor San Antonio, de 75,5 t, quien reconoció ser catalán «de nación».<sup>57</sup>

Por lo que respecta a los que indican ser españoles, se trata de vecinos malagueños o de Sevilla, y en este último caso habitantes del barrio trianero de la ciudad hispalense, como Manuel de Triana, patrón de su gabarra llamada Santo Cristo de la Veracruz, de 140 t.<sup>58</sup>

El análisis de este punto pone de manifiesto el movimiento de embarcaciones en Málaga para esa fecha, y, sobre todo, la diversidad de sus procedencias, con una evidente representación proporcional a los intereses comerciales y sus ámbitos de expansión de las distintos Estados durante la primera mitad del setecientos. Un tráfico mercantil a través del puerto malagueño donde el 65 %, aproximadamente, estaba bajo bandera extranjera. El predominio inglés resultaba palpable, pues el número de barcos de esa nacionalidad (19) era similar al de españoles (20, al que uniríamos el único catalán), a bastante distancia de franceses (10), holandeses (4) o genoveses (2).<sup>59</sup>

Embarcación	Número
Barco	9
Barco cubierto/barco longo cubierto	2
Gabarra	3
Londro	2
Navío	23
Pingue	8
Polacra	1
Saetía	2
Tartana	7
Total	57

Tabla 3. Naves embargadas en Málaga para la expedición de Orán de 1732

Fuente: AHPM, leg. 2444.

<sup>57</sup> AHPM, leg. 2444, fol. 306r.

<sup>58</sup> AHPM, leg. 2444, fol. 228r. Málaga, 23 de abril de 1732.

<sup>59</sup> Solo en un caso no puede determinarse la nacionalidad del mismo.

Con independencia de su nacionalidad, la escritura notarial era común a todos. Formalizada en nombre de la Corona, como en otras ocasiones, por el veedor don Francisco de Monsalve Hurtado de Mendoza, explicitaba dicho instrumento contractual que respondía a la orden regia de «hazer detención y envargo de diferentes envarcaciones para que pasen a la real expedición de este año..., y se le ordena se ponga listo y pronto para pasar a dicha real expedición, en fletamento».

Al referirse al tipo de embarcación, las noticias ponen de manifiesto una realidad destinada más al transporte que al enfrentamiento marítimo de contendientes.

El cuadro presentado a continuación recoge algunos datos de interés sobre la nacionalidad de los patrones o capitanes, el nombre de los mismos y de la embarcación, además de su tonelaje.

Fecha	Patrón/ capitán	Nacionalidad	Tipo de embarcación	Nombre de la nave	Tonelaje
1732/03/18	Atiliel, Luis	Francés	Tartana	San Carlos	112
1732/03/18	Aubanel, Pedro	Francés	Tartana	San Juan Bautista	105
1732/04/01	Soler, Salvador		Saetia	San Felis	106,5
1732/04/01	Savorio, Matheo	Español	Pingue	Jesús de la Misericordia	90,5
1732/04/01	Faye, Jacome	Francés	Tartana	Nuestra Señora de la Encarnación	86
1732/04/04	Testa, Esteban	Francés	Pingue	La Assumption	85
1732/04/04	Paret, Claudio	Francés	Pingue	San Guillermo	73,5
1732/04/04	De Mans, Luis	Francés	Pollaera	El Afortunado	152
1732/04/12	Clapp, Robert	Inglés	Navío	Las Tres Hermanas	112
1732/04/12	Barron, David	Inglés	Navío	El Pelicano	85
1732/04/12	Gally, Abraham	Inglés	Navío	Lichele	130,5
1732/04/12	Smith, Dionisio	Inglés	Navío	Juana	108,5
1732/04/12	Woodrop, Hugh	Inglés	Navío	La Palma	130
1732/04/12	Hurst, Thomas	Inglés	Navío	Roberto y Sara	129,5

1732/04/12	Olalia y Roca, Juan Bautista		Navío	Señor San José	226
1732/04/16	Durreel, Moyses	Inglés	Navío	Canteret	133
1732/04/16	Vizcaino, Juan	Español	Barco longo cubierto	San Mateo	76
1732/04/16	Sánchez, Miguel	Español	Londro	Nuestra Señora del Carmen	41,5
1732/04/16	De Osuna, Juan	Español	Londro	Nuestra Señora de la Concepción	44
1732/04/16	Sandares, Robert	Inglés	Navío	La María	133
1732/04/17	Julián, Juan	Francés	Tartana	San Juan Bautista	147,5
1732/04/23	De Triana, Manuel	Español	Gavarra	Santo Cristo de la Veracruz	140
1732/04/23	Pérez, Juan	Español	Gavarra	Nuestra Señora de Belén	75,5
1732/04/23	Volvert, Jurian	Holandés	Navío	Schrielgaly	220
1732/04/23	Rapalo, Pablo Gerónimo	Inglés	Navío	El Bienvenido	81
1732/04/23	Cornuch, Israel	Inglés	Navío	El Paquebot de Genova	156
1732/04/23	Rufat, Joseph	Catalán	Pingue	Señor San Antonio	75,5
1732/04/23	Sala, Pablo		Pingue	San Jorge	69
1732/04/24	De La Cruz, Joseph	Español	Gavarra	Nuestra Señora de la Rosa	96
1732/04/24	Del Rey, Joseph	Español	Pingue	Nuestra Señora del Buensuceso	72
1732/04/24	Ferrer, Miguel	Español	Pingue	Jesús, María y José	60
1732/04/24	Saubayre, Luis	Francés	Tartana	Señor San Antonio	126
1732/04/27	Cher, Juan	Inglés	Navío	La Isabela	92

1732/04/28	Boioles, Abraham	Inglés	Navío	La Servy	140,5
1732/05/02	Redford, Guillermo	Inglés	Navío	Brigbehole	215
1732/05/02	Ellis, Thomas	Inglés	Navío	El Fenis	192
1732/05/07	De Cotte, Nicola	Genovés	Navío	La Galera de España	298,5
1732/05/10	Blanco, Sebastián	Español	Barco cubierto	San Francisco Javier y Santa Bárbara	78
1732/05/10	Ydes, Jeril	Holandés	Navío	La Yosina	280
1732/05/10	De la Peña, Gaspar	Español	Pingue	Nuestra Señora de la Soledad	90
1732/05/10	Gasano, Antonio	Genovés	Saetia	La Galera de Uropa	195
1732/05/10	Crastigmac, Pedro	Francés	Tartana	San Pedro	89
1732/05/16	Álvarez, Felipe	Español	Barco	Nuestra Señora Santa Ana	84
1732/05/16	García, Gonzalo	Español	Barco	Jesús Nazareno	72
1732/05/16	De Ortega, Juan	Español	Barco	La Santísima Trinidad	54
1732/05/16	De Ortega, Carlos	Español	Barco	Jesús Nazareno	68
1732/05/16	Bensal, Joseph	Español	Barco	San Telmo	76
1732/05/16	De la Peña, Felis	Español	Barco	San José	44
1732/05/16	De La Peña, Manuel	Español	Barco	Nuestra Señora de la Concepción	77
1732/05/16	González, Luis	Español	Barco	San José	41,5
1732/05/16	Chapoli, Francisco		Barco	Jesús Nazareno	48
1732/05/16	Hewit, Olef	Holandés	Navío	La Averia Florida	280
1732/05/16	Cochfield, Zachariah	Inglés	Navío	El Benjamín	127
1732/05/17	Labre, Rodrigo	Holandés	Navío	La Francisca	103

1732/05/22	Polls, Guillermo	Inglés	Navío	El Fenis	140
1732/05/25	Gelly, Pedro	Francés	Tartana	Señor San Pedro	86,5
1732/05/28	Saco, Andrés	Inglés	Navío	La Margarita	161,5

Tabla 4. Relación de embarcaciones embargadas en Málaga (marzo-mayo de 1732)  
Fuente: AHPM, leg. 2444.

El total del tonelaje arqueado de los barcos embargados fue de 6610,5 t. La media era de 115,9 t, y la mediana estaba en 96 t. Los de menor capacidad fueron un londro y un «barco», con 41,5 t, y el de mayor carga un navío de 298,5 tn. Globalmente, un total de 46, el 80 % de las embarcaciones, tenían menos de 150 t. Mientras 5 quedaron encuadradas de los 151 a las 200 t, y las 6 restantes de 201 a 298,5 t.

En cuanto al valor de las naves, la documentación no es muy explícita. Solo en 6 casos, que coinciden con embarcaciones inglesas, indican la tasación. En esas ocasiones, la valoración vino precedida de una solicitud cursada por los capitanes de dicha nacionalidad, elevada al rey siguiendo las directrices marcadas por el veedor Monsalve, ante una eventual pérdida de la nave en la expedición organizada. Los contratos fueron firmados a la espera de la confirmación de la petición cursada, y cuyos autos definitivos fueron explicitados a finales de abril de 1732. La tasación la llevaron a cabo las personas encargadas de arquear las distintas embarcaciones. Esto ocurrió con el navío La Isabela, al frente del cual estaba el capitán inglés Juan Cher, «valuado este dicho navío en un mil y seiscientos pesos de aquí, reales de vellón, los cuales se an de pagar a dicho capitán en el caso de ser apresado o perderse por ocasión del real servicio». <sup>60</sup> Este navío fue el de menor tonelaje y tasación, oscilando las cifras entre los 20 y 26,04 pesos por tonelada.

A continuación del arqueo de la embarcación, una cláusula común era el compromiso de la administración de entregar mensualmente al patrón o capitán 21 reales de plata (equivalentes a 39 reales y 14 maravedís de vellón), los 20 por el tonelaje y el resto «por el sombrero de la copa de dicho patrón». <sup>61</sup> Los derechos eran contemplados desde el día del embargo, no siempre coincidente con el de la formalización de la escritura.

En línea con el punto anterior tenemos el tercer apartado contemplado, que aludía al «fletamento», cuyo inicio oscilaba en función de la fecha de embargo. A veces comenzaba el mismo día de firmar la obligación concertada, y en otros casos dichos secuestros formales, en nombre del rey, empezaban algunos días antes. Ese instante originaba el principio de la mesada, reconocimiento pecuniario mensual mientras estuviera al servicio de la Corona, satisfechos quincenalmente «de forma que tenga siempre los quinze días anticipados».

<sup>60</sup> AHPM, leg. 2444, fol. 295v. Málaga, 27 de abril de 1732.

<sup>61</sup> AHPM, leg. 2444, fol. 154r. Málaga, 1 de abril de 1732.

A continuación figuraba el compromiso del capitán o patrón de cumplir las cláusulas que le atañían, «con condición que con su persona, jente, pertrechos, saetía y lancha se obliga acumular con este fletamento, obedeciendo según dicho es mientras estuviere fletado las órdenes que se le dieren por los dichos ministros de su magetad».<sup>62</sup>

Por último, las embarcaciones estaban exentas durante el tiempo que durara la expedición de pagar los impuestos establecidos por fondear en los puertos, franqueza común a cualquier nave fletada para servir bajo el pabellón del rey de España.

Uno de los aspectos que tendría cabida más en el ámbito de los estudios de mentalidades que en otros de carácter político, militar o económico, sería el de si los contratantes sabían o no firmar. Esta información es muy interesante, pues pone de manifiesto una práctica común al colectivo implicado en la medida decretada desde la Corona. Por otro lado, el examinar la firma de los capitanes o patrones de barcos embargados en Málaga nos ha ayudado a conocer de primera mano, sin la interpretación o traducción del fedatario público, la correcta grafía de sus nombres y apellidos. Por citar solo un ejemplo, el escribano malagueño Cea Bermúdez recogía en su legajo la obligación del capitán Bolherth Oriano, de su navío Schrieglaly, mientras la firma autógrafa de dicho holandés nos indica que su nombre era Volkert Jurian.<sup>63</sup>

Algunas firmas presentan una menor precisión de los trazos, lo que indirectamente permite extrapolar, con todas las reservas aludidas, la posible diferencia del nivel de alfabetización. En este sentido, 46 (80,8 %) de los capitanes o patrones sabían firmar. Del resto, la mayoría son españoles, en concreto 9, lo cual representa casi la mitad del colectivo de esa nacionalidad. Prácticamente todos estaban avecindados en Málaga, uno era sevillano y actúa de testigo el otro hispalense con presencia en el puerto malagueño, y cuya embarcación fue embargada.<sup>64</sup> El otro ejemplo es más particular, pues Juan de Osuna, patrón del londro Nuestra Señora de la Concepción, delega dicha firma en «su escribano Diego Bermúdez».<sup>65</sup> Respecto a los que son foráneos, solo en el caso de los franceses encontramos dos patrones que deben recurrir a testigos para formalizar la pertinente escritura, y en uno de ellos es alguien con un apellido que podría tener un origen galo.<sup>66</sup> Genoveses, holandeses e ingleses siempre realizan la firma autógrafa.

Pese a lograrse la victoria, las operaciones militares en suelo argelino no concluyeron. Prácticamente todos los días, desde finales de septiembre hasta mediados de octubre de 1732, las tropas españolas tuvieron que hacer frente a los embates de los enemigos, «siendo un horror el fuego, que se hace de una, y otra parte», aprovechando quienes querían recuperar la plaza perdida en favor de los súbditos de Felipe V ciertas minas abiertas al entregar la plaza a principios

62 AHPM, leg. 2444, fols. 158v-159r. Málaga, 1 de abril de 1732.

63 AHPM, leg. 2444, fols. 232r-233v. Málaga, 23 de abril de 1732.

64 AHPM, leg. 2444, fol. 231v. Málaga, 23 de abril de 1732. Manuel de Triana figura como testigo en la escritura de su paisano Juan Pérez, ambos sevillanos, vecinos en el barrio de Triana.

65 AHPM, leg. 2444, fol. 227v. Málaga, 16 de abril de 1732.

66 AHPM, leg. 2444, fol. 287v. Málaga, 17 de abril de 1732. El testigo fue E. Carriers.

del siglo XVIII. Algunas descripciones de esos instantes resaltan la combatividad de los contendientes musulmanes, no sin hacer precisiones al carácter bárbaro de los mismos –«No se puede ponderar el valor, o barbaridad de estos perros, aguantando un fuego tan indecible, como se les hace. En esta función perdieron hasta tres mil moros, porque pelean ciegamente»–, así como la necesidad de refuerzos para poder garantizar la inicial victoria militar, dado el hostigamiento al que estaban siendo sometidos los defensores cristianos de Orán:

Día 15. En este día se va continuando el fuego, como siempre, de una parte y de otra: Dios nos traiga el socorro, que estamos aguardando, para que logremos el sugetar a esta indogmable barbara canalla, con el favor de Dios, logrando dar Triunfos a nuestro Invicto Catholico Monarcha, quien la Divina Magestad guarde, y mantenga en felicidad summa por muchos dilatados años, para terror de Barbaros Infieles, y bien de toda la Christiandad. Orán 15 de Octubre de 1732.<sup>67</sup>

Las necesidades de abastecimiento siempre eran notables, aunque en determinados periodos los intercambios con los lugares cercanos, aprovechando momentos de tregua, y la regular llegada de bastimentos paliaban una situación en la que los alimentos no eran demasiado escasos o de escasa calidad «consideratis, considerandis».<sup>68</sup> Los verdaderos y seculares problemas seguían siendo, un año después de retomada la urbe oranesa, la falta de tropa y las escasas partidas presupuestarias dirigidas al mantenimiento de un ejército suficiente para garantizar el puesto estratégico conseguido. Máxime cuando las pagas de los oficiales correspondientes a 1733 no se habían satisfecho en agosto de ese año, según exponía Guillermo Careu en una carta remitida al duque de Béjar.<sup>69</sup>

El puerto de Málaga volvió a jugar un papel muy importante en el envío de bastimentos tras 1732. Al año siguiente de la recuperación de la plaza aparece consignada una serie de cargas de ladrillos, destinados a la reparación de los puntos fuertes o de las viviendas de la ciudad oranesa, pues las autoridades responsables de garantizar de vituallas y pertrechos a los presidios norteafricanos habían «mandado fabricar y hacer ciento y sinquenta millares de ladrillo grueso de largo y alto».<sup>70</sup>

Justo un año después, el 30 de marzo de 1734, son formalizadas ante el escribano público de Málaga, Diego de Cea Bermúdez, dos escrituras en las que, en una de ellas, los maestros tejeros de la capital malagueña se comprometían a elaborar 150000 ladrillos para ser embarcados con destino a Orán, y en la otra el también tejero Andrés Galindo añadía otros 30000 ladrillos más.<sup>71</sup> En todos los casos cada millar de ladrillos debía pagarse a 109 reales de vellón, y estaban definidas las medidas de los «ladrillos y mahones de diez pulgadas de largo,

67 *Diario General De las Funciones, y Abances, que han executado los Moros de Orán; y de la suerte, que han sido rechazados, desde el dia 26 de Septiembre, hasta el dia 15 de Octubre, de este año de 1732*, Imprenta del Correo Viejo, Sevilla.

68 SNAHN, Osuna, CT. 151, D. 45. Orán, 31 de agosto de 1733.

69 SNAHN, Osuna, CT. 151, D. 45.

70 AHPM, leg. 2445, fol. 132r. Málaga, 30 de marzo de 1733.

71 AHPM, leg. 2446, fols. 193r-195v. Málaga, 30 de marzo de 1734.

cinco de ancho y dos y media de grueso, bien cosidos y de la mejor calidad e regulados a el pies francés..., puestos en el muelle viejo de esta ciudad». <sup>72</sup> Ese precio consignado lo vemos elevado a 285 reales de vellón cuatro años más tarde. <sup>73</sup> Málaga contribuía al aprovisionamiento de este elemento básico para la construcción de otros puntos de la Península Ibérica, como se desprende de un poder otorgado por Dennis Smith, capitán inglés de la nave denominada La Juana, a favor de comerciante malagueño don Bernardo Velasco, para cobrar del rey lo que le debían del flete de ladrillos de barro cocido llevado a su cargo al Ferrol. <sup>74</sup> El tal Dennis Smith, o Dionisio como figura en una escritura notarial posterior, vería embargado su navío de 108,5 t en marzo de 1732, en el conjunto de barcos destinados a la expedición de Orán. <sup>75</sup>

El otro material clave en la construcción era la cal. Málaga debía competir con el área almeriense, y aunque a veces resultaba más cara la adquirida en la primera su calidad era esgrimida como un factor determinante cuando debían decantarse por la compra en una u otra jurisdicción, especialmente a partir de 1738. Las obligaciones escrituradas ante los escribanos malagueños manifiestan esta cuestión, y muestran el precio del cahiz a 38 reales de vellón. <sup>76</sup> En todos los casos el suministro debía asegurarse mediante la fórmula de adjudicar al mejor postor en la capital la entrega del material, una vez difundido en pregón público, con la obligación expresa de ciertas condiciones. <sup>77</sup>

#### 4. CONCLUSIONES

La expedición de recuperación de la plaza de Orán, diseñada para el verano de 1732, tendría diversas connotaciones de orden propagandístico, político, estratégico, militar y económico. La organización de una empresa de esas características obligaba a la máxima cautela, tanto dentro como fuera de las fronteras de la monarquía española de la época, máxime si consideramos el periodo en el cual fue planteada.

En este engranaje logístico, Málaga tendrá un papel significativo como punto desde el cual partirán diversas naves para completar la flota cuyo destino final era la plaza oranesa. Una tradición de contactos mercantiles, de abastecimiento de los presidios hispanos en tierra norteafricana, confería a la urbe malacitana un papel nada desdeñable a la hora de quedar inserta en los puertos desde donde se harían a la mar parte de los barcos.

Las incautaciones de embarcaciones, ya fueran españolas o no, continuó constituyendo un instrumento fundamental e ineludible en el momento de conformar la flota. Como en empresas anteriores de similares características, diversas naves de variada tipología fueron embargadas en nombre de la Corona,

<sup>72</sup> AHPM, leg. 2446, fol. 193r.

<sup>73</sup> AHPM, leg. 2450, fol. 400 y ss.

<sup>74</sup> AHPM, leg. 2406, fols. 182r-183v. Málaga, 9 de abril de 1732.

<sup>75</sup> AHPM, leg. 2444, fols. 256r-257v. Málaga, 12 de abril de 1732.

<sup>76</sup> AHPM, leg. 2450, fols. 278r-279v. Málaga, 4 de mayo de 1738.

<sup>77</sup> AHPM, leg. 2450, fols. 422r-431v.

y aprestadas para surcar el Mediterráneo hasta las costas de Orán. En este sentido, Málaga verá partir barcos cuyo tonelaje nos habla de una diversidad de embarcaciones, a la vez que muestra las principales nacionalidades de las mismas. Los circuitos comerciales en los que estaba implicada la mencionada urbe andaluza obligaban a compañías extranjeras o particulares a tomar como punto de partida, principalmente, el puerto malacitano. Esto supuso que una estancia inoportuna implicara a dichas naves en la empresa de reconquista oranesa.

Una vez recuperada la plaza para la Corona española, los festejos y celebraciones por la victoria tuvieron el denominador común apreciado en otros puntos peninsulares. Por toda la jurisdicción malagueña, y otras cercanas, se desarrollaron actos de reconocimiento de tal triunfo, tanto en la esfera religiosa como en la civil.

Después de las operaciones militares desarrolladas, Málaga mantuvo la conexión con Orán, en cuanto punto de partida de bastimentos de distinta naturaleza, que contribuyera al mantenimiento de un enclave estratégico con el cual habían existido fuertes vinculaciones mercantiles desde el instante de la conquista en época del cardenal Cisneros.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- ABI-AYAD, A. (1990): «Oran dans la littérature espagnole: XVI-XVII-XVIII siècles», *Sharq Al-Andalus* 7: 203-213.
- ALBEROLA ROMÁ, A. (1988): «El port d'Alacant en la política mediterrània de Felip V: la recnquesta d'Orà (1732)», en *Homenatge al Doctor Sebastià Garcia Martínez*, II, Generalitat Valenciana - Universitat de València, Valencia: 285-297.
- ALBEROLA ROMÁ, A. (1991): «En torno a la política revisionista de Felipe V: los fletamentos de buques extranjeros en el puerto de Alicante y su empleo en la expedición de Sicilia del año 1718», *Revista de Historia Moderna* 10: 263-285.
- ALBEROLA ROMÁ, A. (1993): «La expedición contra Orán del año 1732, el embarque de tropas por el puerto de Alicante», *LQNT, Patrimonio cultural de la ciudad de Alicante* 1: 191-199.
- ALONSO ACERO, B. (2000): *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: Una sociedad española en la frontera de Berbería*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- ALONSO ACERO, B. (2012): «Orán, ciudad de frontera», en ISMET TERKI HASSAINE, EMILIO SOLA CASTAÑO, ALEJANDRO RAMÓN DÍEZ TORRE Y MANUEL CASADO ARBONIÉS (eds.), *Las campanas de Orán, 1509-2009. Estudios en Homenaje a Fatma Benhamamouche*, Universidad de Alcalá de Henares, Alcalá de Henares: 67-88.
- ALONSO AGUILERA, M. Á. (1977): *La conquista y el dominio español de Cerdeña (1717-1720). Introducción a la política española en el Mediterráneo posterior a la Paz de Utrecht*, Universidad de Valladolid.
- ALONSO ASENJO, J. (2002): «Alcides alegórico: Máscara o mojjiganga estudiantil por el triunfo de Felipe V en Villaviciosa (1710)», *Scriptura* 17: 7-32.
- ÁLVAREZ DE LA FUENTE, J. (1732a): *Diario historico, politico-canonico y moral. Su autor el padre fray Joseph Alvarez de la Fuente, Predicador General del Número en su*

- Religion, y de su Magestad, Difinidor, E hijo de la Santa Provincia de Castilla de nuestro P.S. Francisco... Dividido en doze partes por los doze meses del año. Parte Sexta*, Thomás Rodríguez Frias, Madrid.
- ÁLVAREZ DE LA FUENTE, J. (1732b): *Diario historico, politico-canónico y moral... Parte Septima*, Thomás Rodríguez Frias, Madrid.
- BETHENCOURT MASSIEU, A. (1954): *Patiño en la política internacional de Felipe V*, Universidad de Valladolid.
- BONO, S. (2008): *Un altro Mediterraneo. Una storia comune fra scontri e integrazioni*, Salerno Editrice, Perugia.
- BLANCO NÚÑEZ, JOSÉ MARÍA (2001): *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, IZAR, Cádiz.
- BRAUDEL, F. (1928): «Les espagnols et l’Afrique du Nord de 1492 à 1577», *Revue Africaine* 69: 184-233 y 351-410.
- BRAUDEL, F. (1949): *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris.
- BRAVO CARO, J. J. (1998): «El municipio de Málaga y la toma de Túnez (1535): los esclavos como botín de guerra», en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones en España. V Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Universidad de Sevilla: 431-448.
- BRAVO CARO, J. J. (2011): «El reflejo de la esclavitud del Mediterráneo en los registros parroquiales oranenses», en MIGUEL ÁNGEL DE BUNES IBARRA Y BEATRIZ ALONSO ACERO (coords.), *Orán. Historia de la Corte Chica*, Polifemo, Madrid: 143-171.
- BRAVO CARO, J. J. (2016): «El bautismo de esclavos, libertos y musulmanes libres en el Orán de Felipe II», *Hispania*, vol. LXXVI, n.º. 252: 67-102. Doi: 103989/hispania.2016.003.
- BRAVO CARO, J. J. (en prensa): «La esclavitud en los registros parroquiales de Orán (siglo XVII)».
- BUEZO, C. (1993): *La mojiganga dramática: De la fiesta al teatro. I. Estudio*, Reichenberger – Caja de Madrid, Kassel [Madrid].
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (1988): «La vida de los presidios del Norte de África», en MERCEDES GARCÍA-ARENAL Y MARÍA JESÚS VIGUERA (eds.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI). Actas del Coloquio (Madrid, 17-18 de diciembre, 1987)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 561-590.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (1990): «Reflexiones sobre la conversión al Islam de los renegados en los siglos XVI y XVII», *Hispania Sacra*, vol. 42, 85: 181-198.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (2005): «Relaciones económicas entre la monarquía hispánica y el Islam en la época de Cervantes», *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin America Economic History*, Año 23 (Extra 1): 161-180.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (2007): «El Imperio otomano y la intensificación de la catolicidad de la monarquía hispana», *Anuario de Historia de la Iglesia* 16: 157-167.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (2010): «El control de la información del Mediterráneo desde Nápoles y Sicilia en la época de Felipe III», en J. MARTÍNEZ MILLÁN y M.

- RIVERO RODRÍGUEZ (coords.), *Centros de Poder Italianos en la Monarquía Hispánica (siglos XV-XVIII)*, vol. 1, Polifemo, Madrid: 351-374.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (2011): «Diego Suárez Montañés, cronista y testigo de la historia de Orán-Mazalquivir», en M. A. DE BUNES IBARRA y B. ALONSO ACERO (coords.), *Orán. Historia de la Corte Chica*, Polifemo, Madrid: 323-368.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (2012): «Orán, primera frontera hispano-turca del Mediterráneo», en Ismet Terki-Hassaine, Emilio Sola Castaño, A. R. DÍEZ TORRE y M. CASADO ARBONIÉS (eds.), *Las campanas de Orán, 1509-2009. Estudios en homenaje a Fatma Benhamamouche*, Universidad de Alcalá: 55-66.
- BUNES IBARRA, M. Á. DE (2015): *El imperio otomano (1451-1807)*, Síntesis, Madrid.
- BURBANK, J. Y COOPER, F. (2011): *Imperios. Una nueva visión de la historia universal*, Crítica, Barcelona.
- CABRERA PABLOS, F. R. (1986): *El puerto de Málaga a comienzos del siglo XVIII*, Universidad de Málaga.
- CABRERA PABLOS, F. R. (1994): *Puerto de Málaga, de Felipe V a Carlos III*, Autoridad Portuaria, Málaga.
- CARMONA PORTILLO, A. (1995): «Las relaciones de Málaga y su provincia con el Norte de África a finales del siglo XVIII», *Isla de Arriarán. Revista Cultural y Científica* 6: 41-50.
- CARMONA PORTILLO, A. (1996): *Ceuta española en el Antiguo Régimen (1640-1800). Análisis demográfico y socioeconómico del segundo periodo de la presencia española en la ciudad*, Consejería de Cultura – Archivo, Ceuta.
- CARMONA PORTILLO, A. (2004): *Las relaciones hispano-marroquíes a finales del siglo XVIII y el cerco de Ceuta de 1790-1791. Historia militar y diplomática*, Sarriá, Málaga.
- CAZENAVE, J. (1922): «Les présides espagnols d'Afrique (leur organisation au XVIIIe siècle)», *Revue Africaine* 63: 225-269 y 457-488.
- CAZENAVE, J. (1930): «Les gouverneurs d'Oran pendant l'occupation espagnole de cette ville (1509-1792)», *Revue Africaine* 71: 257-299.
- CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, A. DE (1992): «Las fiestas en Segovia por la toma de Orán, año de 1732», *Estudios Segovianos* 33 (89): 281-288.
- CUST, R. (1986): «News and Politics in Early Sixteenth-Century England», *Past and Present* 112: 60-90.
- DE GRAMMONT, H. D. (1887): *Histoire d'Alger sous la domination turque, 1515-1830*, Éditeur Ernest Leroux, Paris.
- DÍAZ BORRAS, A. (1992): «La Casa de Contratación de Orán y el cambio en la filosofía de las transacciones entre Berbería y Valencia, 1510-1514», *Sharq Al-Andalus. Estudios mudéjares y moriscos* 9: 19-27.
- EPALZA, M. DE (1985): «La expedición de Alicante para la toma de Orán (1732) y su seguimiento en Túnez», *Sharq Al-Andalus* 2: 11-18.
- FÉ CANTÓ, L. F. (2013): «La grande famine de 1750 dans l'Oranais: d'autres voies vers la captivité et l'esclavage», *Cahiers de la Méditerranée* 87: 275-290.
- FÉ CANTÓ, L. F. (2015a): *Oran (1732-1745). Les horizons maghrébines de la monarchie hispanique*, (directeur de thèse Dr. Bernard Vincent), École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.
- FÉ CANTÓ, L. F. (2015b): «A las puertas del Magreb central. La historiografía y los proyectos comerciales en la conquista de Orán en 1732», en J. J. IGLESIAS

- RODRÍGUEZ, R. M. PÉREZ GARCÍA y M. F. FERNÁNDEZ CHAVES (eds.): *Comercio y cultura en la Edad Moderna. XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Universidad de Sevilla: 643-655.
- FÉ CANTÓ, L. F. (2016): «El desembarco en Orán en 1732. Aproximación analítica a una operación compleja», *Revista Universitaria de Historia Militar* 5, nº. 10: 89-110.
- FOGEL, M. (1989): *Les cérémonies de l'information dans la France du XVI au XVIII siècles*, Fayard, Paris.
- GAYTÁN, P. (1998): *Historia de Orán y su cerco... Los condes de Alcaudete en el Norte de África*, Biblioteca Alcaudetense, Granada.
- GÁMEZ AMIÁN, A. (1983): *La economía de Málaga en el siglo XVIII. Un territorio del Reino de Granada*, Granada.
- GUTIÉRREZ CRUZ, R. (1997): *Los presidios españoles del Norte de África en tiempo de los Reyes Católicos*, Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte de la Ciudad Autónoma de Melilla.
- GUTIÉRREZ CRUZ, R. (2000): «Abastecimiento y fiscalidad en el presidio de Honein en 1533», en *El emperador Carlos y su tiempo. Actas IX Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Deimos, Sevilla: 621-630.
- GUTIÉRREZ CRUZ, R. (2012): «Abastecimiento, paga y fiscalidad en Orán y Mazalquivir (1529-1534)», *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia* 24: 283-296.
- KAISER, W. (2006): «Frictions profitables. L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVIe-XVIIe siècles)», en *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, II, Firenze: 689-701.
- KAISER, W. (2008): «La excepción permanente. Actores, visibilidad y asimetrías en los intercambios comerciales entre los países europeos y el Magreb (siglos XVI-XVII)», en J. A. Martínez Torres (dir.): *Circulación de personas e intercambios comerciales en el Mediterráneo y en el Atlántico (siglos XVI, XVII, XVIII)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 171-189.
- LA VÉRONNE, CH. DE (1983): *Relations entre Oran et Tlemcen dans le première partie du XVIIe siècle*, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, Paris.
- LAFI, N. (2015): «L'Empire ottoman en Afrique: perspective d'histoire critique», *Cahiers d'Histoire. Revue d'Histoire Critique* 128: 59-70.
- LÓPEZ, R. J. (2007): «Un ejemplo de propaganda bélica: rogativas y festejos en Santiago por la toma de Orán en 1732», *Sémata. Ciencias Sociales e Humanidades* 19: 95-134.
- LÓPEZ BELTRÁN, M<sup>a</sup>. T. (1986): *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Universidad de Málaga.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (1978): «Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en época de los Reyes Católicos», *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia* 1: 293-311.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (1994): «Orán y el comercio genovés en la transición a los tiempos modernos», *Anuario de Estudios Medievales* 24: 275-298.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (2006): «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española», *Medievalismo. Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales* 16: 113-172.

- MARTÍN CORRALES, E. (1989): «Cereales y capitanes greco-otomanos en la Málaga de fines del siglo XVIII», *Estudis d'Història Econòmica* 2: 87-114.
- MARTÍN CORRALES, E. (2001): *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII)*. *El comercio con los «enemigos de la fe»*, Bellaterra, Barcelona.
- MARTÍN CORRALES, E. (2003): «Comercio en la frontera. Judíos magrebíes intermediarios en los intercambios mercantiles hispano-norteafricanos (ss. XVI-XVIII)», en Mercedes García-Arenal (ed.), *Entre el Islam y Occidente. Los judíos magrebíes en la Edad Moderna*, Casa de Velázquez, Madrid: 251-281.
- MARTÍN CORRALES, E. (2007): «El comercio de España con los países musulmanes del Mediterráneo (1492-1782): “*éppur si mueve*”», en S. Cavaciocchi (dir.): *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico secc. XIII-XVIII. Atti Della “Trentottesima Settimana di Studi”*. 1-5 maggio 2006, I, Le Monnier, [Grassina]: 485-510.
- MARTÍN CORRALES, E. (2008): «Exportaciones españolas al Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII)», en J. A. MARTÍNEZ TORRES (dir.): *Circulación de personas e intercambios comerciales en el Mediterráneo y en el Atlántico (siglos XVI, XVII, XVIII)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 191-214.
- MARTÍN CORRALES, E. (2011): «Cataluña era una fiesta. Las celebraciones por la toma de Orán», en M. A. DE BUNES IBARRA y B. ALONSO ACERO (coords.), *Orán. Historia de la Corte Chica*, Polifemo, Madrid: 119-142.
- MARTÍN CORRALES, E. (2013): «El comercio de la bahía de Cádiz con el norte de África (1492-1767)», en I. LOBATO FRANCO y J. M<sup>a</sup>. OLIVA MELGAR (eds.): *El sistema comercial español en la economía mundial (Siglos XVII-XVIII)*. *Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Universidad de Huelva: 257-281.
- MARTÍN CORRALES, E. (2015): «Orán, entre fortaleza y mercado (1509-1792)», en C. MARTÍNEZ SHAW, P. TEDDE DE LORCA y S. TINOCO RUBIALES (coords.): *Andalucía. España. Las Indias. Pasión por la Historia. Homenaje al profesor Antonio Miguel Bernal*, Universidad de Sevilla – Marcial Pons, Madrid: 545-564.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2014): «Una descripción de las fiestas de toros celebradas en Granada por la toma de Orán de 1732», *Revista de Estudios Taurinos* 35: 207-239.
- MASSON, P. (1903): *Histoire des établissements et du comerse français dans l'Afrique barbaresque (1560-1793) (Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc)*, Hachette, Paris.
- MERCADER I RIBA, J. (1968): *Felip V i Catalunya*, Edicions 62, Barcelona.
- MEROUICHE, L. (2007): *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane. II, La course, mythes et réalité*, Bouchène, Paris.
- MONTOJO MONTOJO, V. Y RUIZ IBÁÑEZ, J. J. (2009): «Relaciones y agentes comerciales entre Orán y el reino de Murcia en la primera mitad del siglo XVII», *Murgetana* 120: 111-127.
- MORGADO GARCÍA, A. (1998-1999): «Las relaciones entre Cádiz y el Norte de África en el siglo XVII», *Trocadero. Revista de Historia Moderna y Contemporánea* 10-11: 73-94.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TUREGANO, C. (2006): *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Ministerio de Defensa, Madrid.
- PESTEMALDJOGLOU, A. (1942): «Le consulta français d'Oran de 1732 à 1754», *Revue Africaine* 86: 220-254.

- PULIDO BUENO, I. (1998): *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Artes Gráficas Andaluzas, Huelva.
- RICARD, R. (1932): «L’Afrique du Nord dans la “Gaceta de México”, 1728-1742», *Hesperis* XV: 53-78.
- RICARD, R. (1936a): «Le problème de l’occupation restreinte dans l’Afrique du Nord (xve-xviii siècles)», *Annales d’Histoire, Économique et Sociale* 8 (41): 426-437.
- RICARD, R. (1936b): «Les établissements européens en Afrique du Nord du xve au xviii siècle et la politique d’occupation restreinte», *Revue Africaine* 79(2): 687-688.
- RODRÍGUEZ ALEMÁN, I. (1984): *El puerto de Málaga bajo los Austrias*, Diputación Provincial de Málaga.
- SÁNCHEZ DONCEL, G. (1991): *Presencia de España en Orán (1509-1792)*, Estudio Teológico de San Ildefonso, Madrid.
- SANZ SAMPELAYO, J. (1977-1978): «Los presidios españoles del norte de África y su aprovisionamiento de víveres a fines del siglo xviii», *Anuario de Historia Contemporánea* 4-5: 101-126.
- SCHAUB, J.-F. (2008): «La catégorie “études coloniales” est-elle indispensable?», *Annales HSS* 3 (mai-juin): 625-646.
- SOLA, E. (2005): *Los que van y vienen: información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo xvi*, Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares.
- SUÁREZ MONTAÑÉS, D. (2005): *Historia del maestro último que fue de Montesa y de su hermano don Felipe de Borja. La manera como gobernaron las memorables plazas de Orán y Mazalquivir, reinos de Tremecén y Ténez, en África, siendo allí capitanes generales, uno en pos del otro, como aquí se narra*, edición y estudio preliminar por M. A. DE BUNES IBARRA y B. ALONSO ACERO, Institutió Alfons el Magnànim, Valencia.
- TERKI-HASSAINE, I. (1995): «Problemática cuestión de las posesiones españolas en la Argelia del siglo xviii: caso de Orán y Mazalquivir», *Aldaba* 25: 135-158.
- TERKI-HASSAINE, I. (2012), «Liberación de Orán y Mazalquivir: fruto de una larga lucha y difíciles negociaciones hispano-argelinas (1732-1792)», en I. TERKI-HASSAINE, E. SOLA CASTAÑO, A. R. DÍEZ TORRE y M. CASADO ARBONIÉS (eds.), *Las campanas de Orán, 1509-2009. Estudios en homenaje a Fatma Benhamamouche*, Universidad de Alcalá, Alcalá de Henares: 169-194.
- VALLART, J.-F. (2010): *Les études postcoloniales. Un carnaval académique*, Karthala, Paris.
- VELASCO HERNÁNDEZ, F. (1989): *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*, Ayuntamiento de Cartagena.
- VILÀS GIL, P. (1992): «El correu d’Orà», *Eivissa* 22: 27-29.
- VILÀS GIL, P. (1999): «Patrons i tripulacions eivissencs en el correu oficial durant el segle xviii», *Territoris* 2: 169-179.
- VILLAR GARCÍA, M<sup>a</sup>. B. (1982): *Los extranjeros en Málaga en el siglo xviii*, Monte de Piedad y Caja de Ahorros, Córdoba.
- VILLAR GARCÍA, M<sup>a</sup>. B. (1994): «Un siglo de control sobre los extranjeros de Málaga: matriculas y listas consulares entre 1765 y 1863», en A. EIRAS ROEL y O. REY

- CASTELAO (dir.): *I Conferencia Europea de la Comisión Internacional de Demografía Histórica*, Vol. 2, *Migraciones internas y médium-distance en la Península Ibérica, 1500-1900*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela: 921-944.
- VILLAR GARCÍA, M<sup>a</sup>. B. (2008): «Extranjeros en Málaga. Una presencia multiseccular», en R. FRANCH BENAVENT y R. BENÍTEZ SÁNCHEZ-BLANCO (coords.): *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban, II, Economía, sociedad, cultura*, Universitat de València: 905-922.
- VINCENT, B. (1998): «Philippe II et l'Afrique du Nord», en J. MARTÍNEZ MILLÁN (dir.): *Felipe II, 1527-1598. Europa y la Monarquía católica*, vol. I, tomo II, Parteluz, Madrid: 965-974.
- VINCENT, B. (2003): «Juifs et esclavage à Oran», en M. GARCÍA-ARENAL (ed.), *Entre el Islam y Occidente. Los judíos magrebíes en la Edad Moderna*, Casa de Velázquez, Madrid: 245-252.
- VINCENT, B. (2008): «La esclavitud en el Mediterráneo occidental (siglos XVI-XVIII)», en José Antonio Martínez Torres (coord.), *Circulación de personas e intercambios comerciales en el Mediterráneo y en el Atlántico (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 39-64.
- VINCENT, B. (2011): «Les musulmans dans l'Espagne moderne», en J. DAKHLIA et B. VINCENT (dirs.), *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe. I. Une intégration invisible*, Albin Michel, Paris: 611-634.
- WOLF, J. B. (1979): *The barbary coast. Algeria under the turks 1500-1830*, Norton, New York.
- XIMÉNEZ DE SANDOVAL, C. (1867): *Las inscripciones de Orán y Mazalquivir: Noticias históricas sobre ambas plazas desde la conquista hasta su abandono en 1792*, Establecimiento Tipográfico de R. Vicente, Madrid.
- YBÁÑEZ WORBOYS, P. (2015): *El cabildo municipal y las ceremonias públicas en Málaga durante el reinado de Carlos I*, Tesis Doctoral, Universidad de Málaga.