

***Tres años de movimiento
portuario en Ibiza
(1752-1754)***

Paula Demerson

Mayurqa (2006), 31:
397-405

TRES AÑOS DE MOVIMIENTO PORTUARIO EN IBIZA (1752-1754)

Paula Demerson

RESUMEN: Amén de la actividad portuaria de Ibiza a lo largo de aquellos tres años elegidos del siglo XVIII, se expone el sistema de vigilancia y de defensa de las islas mediterráneas frente a las epidemias de peste de África del Norte y de Oriente.

PALABRAS CLAVE: Ibiza, actividad portuaria, siglo XVIII.

ABSTRACT: This article describes the precautions taken in the Balearic Islands against the bubonic plague from north African and Asian countries during a three-year period in the eighteenth century, as well as harbour activity in Ibiza.

KEY WORDS: Ibiza, harbour activity, eighteenth century.

Surcado desde milenios por barcos de comercio, el Mediterráneo fue también un paso obligado para emprender viajes lejanos desde Europa. Las Baleares, e Ibiza en particular, eran escala favorita de numerosos barcos de todas las categorías y de muy variadas procedencias.

Del estudio de la actividad del puerto de Ibiza en la segunda mitad del siglo XVIII, con unos años muy desiguales y, a veces muy pobres, con un tráfico reducidísimo (sin que se puedan explicar cambios tan marcados), hemos elegido tres años (1752 – 1754) como botón de muestra de la vida portuaria ibicenca.

Ibiza es una isla pobre de cosechas inciertas. La escasez del trigo es acuciante, y falta la carne a menudo. Para su abastecimiento, Ibiza depende estrechamente de Mallorca y de las costas de Levante.

¿Qué puede exportar a cambio de productos de primera necesidad ¿Sólo tiene derecho a exportar cuando sobra tal o cual fruto y sólo bajo la autorización de la Universitat¹ y del Gobernador. Sino, exportar es ilegal, posible causa de multas o de confiscación. En los años buenos, la abundancia de algarrobas, higos secos, albaricoques pasas y almendras, le servirá de moneda para adquirir trigo, arroz, carneros, sardinas, abadejo, manteca, nieve, productos todos necesarios a su supervivencia. La Universidad dispone de pocos fondos fijos: 2600 pesos anuales, atribuidos por Felipe V en compensación de la riqueza natural

¹ Desde su creación en abril de 1299 y durante más de cuatro siglos, la Universidad (Universitat) administraba los asuntos de la isla. La nueva apelación de Ayuntamiento impuesta por el Decreto de Nueva Planta, cuajó difícilmente hasta finales del siglo XVIII. Por eso, usaremos indistintamente en este estudio, ambos vocablos.

que posee la isla (Las Salinas) y que explota el gobierno central, y con la obligación de armarse contra los moros infieles. El alquiler muy módico de unas casas que le pertenecen no la libra de sus constantes apuros económicos. Los sueldos de sus empleados son en su mayoría raquíuticos. Sólo del puerto puede sacar unas ventajas, gracias al sistema de cuarentena que aplica a cuantos barcos se presentan. Aquellos años 1752-1754 van a resultar provechosos.

Dejemos a un lado el incesante ir y venir hacia Mallorca o Formentera de jabeques² y laúdes³ ibicencos que animan el puerto y cuya cifra es difícil determinar.⁴ Hablaremos únicamente de las embarcaciones extranjeras que se manifiestan en la boca del puerto. Sistemáticamente se les prohíbe la entrada y tienen que observar una cuarentena en la Casilla del Mar, fortín vulgarmente dicho Torre del Mar. Cada llegada exige, en efecto, saber si en sus travesías el barco se ha rozado con fragatas moras que infestan las costas. En la Africa del Norte, Argel, Orán, Túnez, la peste surge o amenaza a menudo. Ibiza tiene relaciones comerciales con aquellas ciudades y otras también. La vigilancia, pues, es muy estricta.

Todo un ceremonial moviliza a varias personas: los médicos del morbo, elegidos por el Ayuntamiento, un Regidor de turno, el Secretario, el Capitán del puerto y dos testigos reglamentarios (un masero y un simple ciudadano). Todos se juntan en la punta extrema del muelle. El capitán del barco extranjero sube a bordo de una lancha y se le interroga sobre su procedencia y los lances eventuales de su navegación así como sobre la salud de su tripulación. Luego, el grupo inspector ejecuta la «visita de fondeo». Los médicos pasan revista y reconocen a los marineros y las autoridades de la isla consultan el Cuaderno de bitácora para comprobar la naturaleza del cargamento así como los boletos de sanidad y cerciorarse de que todo está en regla. Hecho esto, imponen la cuarentena, reforzándola con esta amenaza «no rompa ni consienta romper la cuarentena, so pena de la vida», aviso tomado en serio por los patrones y capitanes.

La duración de la cuarentena es muy variable. Unas son muy breves. Al día siguiente de su arribo, los navíos ingleses y suecos que vienen de vacío a cargar sal, son admitidos. Dos o tres días parecen ser la norma más corriente, con excepción de las embarcaciones que proceden de Mahón.⁵ Para ellas, se alarga el plazo hasta una semana o algo más, tal vez por sospechas de contrabando. El precio de un día de cuarentena en Ibiza era muy superior (más de tres veces) al que se practicaba en los puertos de Levante de España. Los sueldos atribuidos a los agentes del Ayuntamiento en las cuarentenas y visitas eran los siguientes en los años que interesan nuestro estudio: 12 reales para el médico, 8 al cirujano para la puesta en cuarentena, 6 reales al médico y cuatro al cirujano para las visitas. A partir del 2 de febrero de 1755, por propuesta del Regidor mayor y votación unánime, se quitaron 2 reales a cada uno para añadirlos al sueldo del Regidor de turno que cobró así 6 reales por sus diligencias.

² Jabeque: Palabra derivada del árabe. Barco costanero de tres palos con velas latinas, para pescar con red. Puede también navegar a remo. Embarcación privativa de Ibiza y de Mahón.

³ Laúd: Pequeña embarcación del Mediterráneo de un palo con vela latina, botalón con un foque y una mesana a popa.

⁴ En 1787, la marina ibicenca contaba con 35 jabeques, 11 barcos de transporte y 25 laúdes. Sumaban en total 74 embarcaciones que ocupaban a una tripulación de 746 hombres.

⁵ Desde 1708, Mahón es posesión inglesa, Los franceses, mandados por el Mariscal de Richelieu se apoderarán de ella en 1756, pero la devolverán a Inglaterra en 1763. Tras un asedio memorable, los españoles, auxiliados por los franceses, la recobrarán definitivamente en 1782.

Durante aquellos tres años estudiados, los barcos que llegan a Ibiza son de diez especies. El más pequeño es la chalupa.⁶ Varios son de tránsito, otros vienen de vacío para cargar sal. Según el tipo de embarcación y su nacionalidad, la tripulación oscila entre 5 y 25 marineros. Proceden de naciones diversas (Francia, Inglaterra, Génova, Suecia, Mahón, Sicilia, Holanda, Cerdeña). A veces, llevan pasajeros como por ejemplo el 31 de julio de 1752 el pingüe⁷ mahonés «San Miguel Arcángel» del patrón Juan Ferrer con 13 marineros y 7 pasajeros. De Mahón también, se presenta la polacra⁸ «Beata Maria Virgen del Rosario», capitaneada por Nicolás Roberano, con 13 marineros y 13 pasajeros, comprendido dos mujeres, que pasa a España con una carga de trigo. El último con 20 viajeros, amén de la tripulación, es un barco raguseo⁹ del capitán Vicente Monfiols que viene de Alicante sin cargamento.

A lo largo del mes de febrero de 1752, llegan varios navíos¹⁰ suecos imponentes, dos de ellos casi al mismo tiempo, el 8 y el 10: el «Príncipe Carlos» del capitán Cristóbal Bosch con 20 marineros que viene de Marsella y el «Ubridan», al mando de Adrián Túnez, procedente de Cádiz con 25 marineros. Cinco días más tarde, aparece otro denominado «Armas Nieuland», con 20 marineros, capitaneado por Samuel Tim desde Lisboa. El 17 de mayo del mismo año, se presenta a la boca del puerto el navío sueco «El gran Duque de Finlandia» con 23 hombres al mando del patrón Joaquin Piping. Viene de Málaga. A estos se junta el navío francés «Hércules» con su capitán Louis Laugier y 20 marineros procedentes de Cádiz. Todos vienen de vacío, sin duda para cargar sal y se les impone la cuarentena acostumbrada.

El 9 de junio de 1752, el puerto vive en alarma. Está solicitando la entrada la saetía¹¹ genovesa del capitán Guidice. Ha huido de Argel cuando se declaró la peste, conjuntamente con tres bastimentos mahoneses que tomaron otro rumbo. Él se vino a Ibiza. Inmediatamente es juzgado indeseable. El Regidor primero D. Bartolomé Vileta manda que se le den provisiones para el alimento de la tripulación y ordena al capitán que se ponga luego a la vela y desembarace el mar para evitar fatales consecuencias. Encarga a los morberos D. Ignacio Balanzat y D. Jayme Llaneras que observen la mayor vigilancia. Uno de ellos se mantendrá en un laúd a la vista de la saetía para impedir toda comunicación con la tripulación y seguirá la saetía a bastante distancia hasta que haya salido del mar de Ibiza,

A partir del mes de julio de 1752, el tráfico se intensifica aún más. El 11 de julio, se impone la cuarentena a tres tartanas¹² francesas: «Santa Clara» del patrón Pierre Beral con 13 marineros, «San Pedro» de Pierre Busquet con 12 hombres y «La Condesa de Tolosa» de Guillermo Roviera con sus 12 marineros. A estas se añade el 20 de julio otra tartana

⁶ Chalupa: Lancha de diversas formas y de diferentes usos.

⁷ Pingüe (del holandés Pink): Embarcación de carga cuyas medidas aumentan en la bodega para que quepan más géneros.

⁸ Polacra: buque de cruz, con dos o tres palos enterizos y sin cofas.

⁹ Ragúseo: de Ragusa, ciudad de Sicilia.

¹⁰ Navío: no se trata de navíos de guerra de 3 palos y velas cuadradas, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones, sino de bajeles grandes, muy fortificados, de cubierta y con velas, dedicados a comercio, transporte de correo...

¹¹ Saetía: Embarcación latina de tres palos y una sola cubierta, menor que el jabeque y mayor que la galeota, que servía para corso y para mercancías.

¹² Tartana: Embarcación menor de vela latina y con un solo palo en el centro. De mucho uso para la pesca y el tráfico de cabotaje.

francesa, el «San Luis» del patrón Pedro Hubinga con diez personas a bordo. Las cuatro tartanas proceden de Agde;¹³ sólo un navío denominado «Guillem» al mando del inglés Cheit con 7 marineros pide entrada el 27 de julio.

El desfile de polacras y tartanas francesas o menorquinas se prolonga a lo largo del otoño de 1752, venidas de una gran variedad de puertos y países (Agde, Cartagena, Almería, Valencia, Málaga, Denia, Gibraltar, Cerdeña). La polacra «La Purísima Concepción» del genovés Bernardo Rissa, con una tripulación de 14 hombres y dos pasajeros, llega el 5 de septiembre desde Mahón «con algunas chupas y medias de lana» (¿será para venderlas a los ibicencos, desprovistos de cualquier fábrica?). Al día siguiente, aparece la tartana «La Victoria» del patrón mahonés Pedro Balthasar Juan con diez marineros para cargar sal. Dos tartanas francesas salidas de Almería y de Valencia, con 7 y 8 marineros respectivamente, se presentan a su vez el 11 y 13 septiembre. El 23 del mismo mes, el patrón mahonés Miguel Mir, con su jabeque «Nuestra Señora del Rosario» se encuentra en una situación delicada para pedir entrada. Desde Gibraltar hizo escala en Denia, donde no quisieron admitirle a cuarentena, ya que los de Menorca suelen hacerla en Valencia. No quiso obtemperar haciendo rumbo a Valencia por el riesgo y notorio peligro que corren las embarcaciones en dicha playa y por eso se vino a Ibiza. Según el protocolo establecido, el Secretario de la Universidad se constituyó a la Casilla del Mar y a distancia correspondiente, recibió el juramento del patrón y de sus cinco marineros. Tras dos días de espera, se le admitió a cuarentena y cuatro días después «a libre plática».

No bien concluido este asuntillo, el 25 de septiembre, solicitó entrada a la boca del puerto el navío sueco «La Catarina» procedente de Cádiz y capitaneado por Juan Bogman con 9 marineros y un pasajero. Le siguió el 4 de octubre otro navío sueco «San Juan» al mando del capitán Oloff Ilson, procedente de Málaga con 13 marineros y el 19 de octubre, el navío «Santa Catarina» del capitán Alberto Nordberg, procedente de Barcelona con 12 marineros. Los tres venían en busca de sal.

Si añadimos en octubre y noviembre, a este serie de barcos, la polacra mahonesa «Santa Ana» del capitán Pascual Escarriche con 17 marineros, otra llamada «Bella Sara» del capitán inglés John Rols con 17 marineros, un turco, un moro y un griego, que viene de Puerto Mahon de vacío, dos tartanas francesas, «Nuestra Señora la Anunziata» de Jayme Rochet, procedente de Calari¹⁴ con una carga de trigo (tal vez destinada a los ibicencos), 7 hombres y un religioso pasajero, y «Terre de Jérusalem» del patrón Joseph Roviera con 10 marineros que desde Almería llega con espartería, tendremos una idea bastante exacta de la actividad del puerto de Ibiza.

Pero, antes de cerrar completamente aquel año de 1752, cabe relatar un fraude bastante corriente ocurrido el 15 de noviembre. Aquel día, el Secretario del Ayuntamiento y el Regidor D. Pedro Bardaxí, en compañía del masero Hernández, suben a bordo del jabeque ibicenco «San Juan Bautista» del patrón Pedro Ruiz para una visita de fondeo. Bajo de la estiba encontraron diez botas y sesenta cofines¹⁵ de higos secos, además de una porción suelta encima de una estera y también nueve cofines de pasas. Se ordenó desembarcar todo

¹³ Agde, ciudad distante 44 kilómetros de Montpellier donde existía una escuela de navegación y un tráfico de cabotaje muy activo.

¹⁴ Calari o Calaris, hoy Cagliari, ciudad de Cerdeña.

¹⁵ Cofín o serón.

el género y entregarlo al día siguiente al Clavario Bartomeu Llinas. El culpable del fraude era el Dr. Bartolomé Tur. El Regidor, el Secretario y un masero se personaron en su casa y preguntado el Dr. Tur cuántos higos tenía, contestó 103 quintales más de los que había embarcado «para no perderlos». Fue reconvenido «porque podían hacer falta los higos a la isla». La reconvenición no pasó sin duda de una multa.

Al iniciarse el año 1753, el Gobernador de Ibiza, D. Tomás de Miguel, está ausente. En febrero, le sucede D. Nicolás López con el título de Gobernador Político e Interino de la isla. En septiembre, nuevo cambio: D. Blas Caballero es nombrado Gobernador interino.

Respecto al año anterior, se puede decir que 1753 ofrece poca novedad. Pingües, polacras, saetías, navíos suecos, tartanas, jabeques, bergantines¹⁶ arriban a Ibiza. Registros, cuarentenas y sacas de cuarentenas ocupan rutinariamente al capitán del puerto D. Jaime Planells y a los miembros del Ayuntamiento. Reina bastante tranquilidad y poco se habla de armar en corso. Sin embargo, ha surgido un contagio en la ciudad siciliana de Oliveri y el Gobernador de Mallorca, marqués de Cayro,¹⁷ en una carta de 19 de febrero dice a la Universidad que se ha enterado de las precauciones tomadas en Ibiza. A lo largo del año, se nota una gran afluencia de navíos suecos, ingleses y franceses, unos doce en total que hacen escala para aprovisionarse en sal. Uno de ellos, «Las Tres Coronas» del patrón Laus Baga, procede de Dublín, los demás de Marsella, Cádiz, Lisboa, Cartagena, Valencia, Alicante o Málaga. Otro llamado «Frederik», capitaneado por Gustavo el Quint con 17 marineros y un pasajero del regimiento de Hibernia viene de Galicia y será admitido el mismo día de su arribo. Una saetía mahonesa regresa de Cagliari con una carga de trigo y sufre la visita de fondeo. Otra sale de Mahón con trigo también y pasa a Cartagena. Un pingüe francés desde Almería, hace escala rumbo a Marsella con una carga de espartería y otro llega de Marsella con trigo, sin que se sepa a dónde va... Es la marcha normal del puerto. Pero la calma no durará mucho... El 27 de agosto, llega a Ibiza un bando del marqués de Cayro sobre las inquietudes provocadas por una sublevación en Córcega. El Rey Felipe V ha prohibido todo comercio con los amotinados. ¡Que ninguna embarcación española se emplee en llevarles víveres, municiones, armas y otros auxilios y que los corsos no tengan práctica en puertos y calas españolas; manda el Gobernador.

Se abre el nuevo bienio de 1754 con conflictos y preocupaciones. El 9 de enero, surge una diferencia con el Vicecónsul de la nación francesa, D. Bernardo Tur. El litigio nace de la cuarentena impuesta al navío francés «Hércules» del capitán Louis Laugier que llegó de vacío de Cádiz con 20 hombres. Por tres días de detención, los Señores del Morbo exigieron 152 reales vellón. Pero ya en la bahía de Cádiz, se había quedado detenido durante seis días por traer su trigo de Levante y había pagado sólo 99 reales. Protesta el Vicecónsul, estimando que la contribución exigida es excesiva y «fuera de todo límite» en Ibiza, subrayando que esta falta de equidad frena el comercio. Puesto que Laugier hizo la purga en Cádiz, que le devuelvan los 152 reales vellón que allí ha satisfecho y que en adelante, los que vengan de los puertos de la península, queden libres de detención ¡Al día siguiente, el navío de Laugier fue autorizado a echar ancla en el puerto!.

En la junta general de 22 de enero con los morberos Dr. Bartolomé Ribas, el cirujano Juan Fumeral y el capitán del puerto, se comenta la llegada de un navío británico

¹⁶ Bergantín: embarcación ligera de dos palos y vela cuadra o redonda, de borda baja. Anda a vela y remo.

¹⁷ D. Luis González de Alvela, marqués de Cayro ocupaba su cargo de Capitán general del reino de Mallorca desde septiembre de 1752.

que ha tenido comunicación con unos moros que navegan por los alrededores de Ibiza. Resuelven observar las mismas extremadas precauciones que durante la peste de Marsella. El 24 de febrero, el Gobernador de Ibiza recibe una carta del marqués de Cayro. En ella, le informa que ha picado la peste en Esmirna. El cónsul de Trieste le avisó de no haberse admitido una embarcación ragusea procedente de Esmirna con una carga de lana y algodón, materias muy susceptibles de contagio. El barco rechazado se hizo a la vela y se desconoce su rumbo. El Supremo Consejo de Castilla expresa su inquietud y recomienda la más constante vigilancia en todos los puertos. Conviene igualmente, añade, rechazar las embarcaciones que proceden de Rouen y de las costas de Normandía con motivo de las enfermedades epidémicas que se han manifestado. Poco después, esta última orden será revocada por haber desaparecido el motivo de la prohibición.

En abril, se habla de preparar nuevos armamentos contra los piratas argelinos que acostumbran corsear por las Baleares y las costas de las Pitiusas. Cada año, se consumen 400 pesos con este fin. Durante los meses de julio y agosto, se hacen ocho armamentos contra los infieles, siempre costeados por el Común. El 5 de julio, la fragata¹⁸ de Martín Arabí está pronta para salir a corso. El armador pide ayuda y por votación de la Universidad, le conceden 25 pesos sencillos o sea 200 reales. A mediados de julio, el patrón Vicente Ferrer, a su vez, se dispone a salir a corso para cazar las fragatas de moros que amenazan las costas de la isla. Pide ayuda de coste de 50 pesos o sea 400 reales, cantidad habitual en semejantes circunstancias. Dicha cantidad se libra a favor de D. Sebastián Sora, dueño principal del jabeque. Por su parte, el patrón Agustín Grisaldo con su jabeque San Juan y 31 hombres de tripulación se dirige también hacia las costas de Berbería. Ambos regresan el 6 de agosto y piden se les dé cuarentena. Cuentan que se han encontrado con una fragata de 28 moros y un laúd con su arrais de 70 años y 4 hombres. Cada patrón ibicenco hizo tres presas de moros (hubo tres heridos en la pelea). Interrogado el mismo día, el arrais Solimán Bogasa declara no haber en Argel mal contagioso. Se forma lista de los apresados, turcos y moros, de 13 a 50 años, y todos se quedan en cuarentena hasta el 16 de agosto, día en que la Junta decide dar libre entrada a los dos patrones y a los moros también.

El 6 de septiembre, relata el Gobernador de Ibiza al marqués de Cayro que en su persecución de moros que acosaban la isla, han empleado en municiones de guerra un quintal de pólvora y dos de balas (un cajón más cayó al mar y no se pudo rescatar) y espera que se les abonará el importe de dichas municiones.

A esta altura, ya se propalan rumores de peste en el Levante turco y Albania. El marqués de Cayro manda tomar providencias y adquirir noticias del estado y progresos del contagio «por todos los medios posibles». La inquietud persiste. El 20 de noviembre, recibe la Universidad un aviso de Palma dirigido a todos los pueblos del Mediterráneo diciendo que se ha declarado la peste en Esmirna. Por carta de 23 de noviembre de 1754, los jurados de Puerto Mahón informan Mallorca que amenaza la peste en Constantina y se prohíbe en las Baleares la entrada de embarcación cualquiera que venga de Argel y de sus costas. Así, se rechazará en Puerto Mahón la polacra «La Toscana» del capitán Giacomo Tantosi, procediendo de Argel. A pesar de que no hay indicio inquietante en la tripulación, una duda subsiste porque las palabras indicativas de perfecta salud en la patente sellada,

¹⁸ Fragata: buque de tres palos, con cofas y vergas en todos ellos. La tripulación solía ser de 28 marineros, o a veces 30. Los jabeques armados en corso eran de todos los tamaños y podían tener una tripulación de 34 hombres hasta 80, como por ejemplo, el jabeque corsario de Jaime Sit, patroneado por Joseph Prats que en 1751, regresó a Ibiza con una fragata de 20 moros apresados.

aparecen borradas y sucias...

Así va la vida de los ibicencos. De vez en cuando, en este año de 1754 por ejemplo, una promesa de abundantes cosechas de higos y algarrobas, a pesar de lluvias y nieves, y como contrapartida, sustos, vigilancia extremada y perpetua alarma. Los periodos de tranquilidad son muy contados.

El Libro de Regiduría se muestra poco prolijo en pormenores sobre el tráfico del puerto de Ibiza. Vienen debidamente consignados los nombres y la nacionalidad de los barcos, las fechas de su arribo como las de las puestas y sacas de cuarentena. En las visitas de fondeo, si no se descubre un fraude, no sabemos la naturaleza del cargamento. Cuando las embarcaciones están admitidas a libre comercio, ignoramos si efectivamente se rozan con la población ibicenca, qué compran, cuánto tiempo se quedan unas y otras ancladas en el puerto y casi siempre qué rumbo toman para salir de la isla. Quedan muchas preguntas sin respuesta. Lo más importante es la cuarentena impuesta, medida precautoria y ganancia fácil. Todos los barcos observan esta disciplina bajo juramento. En los tres años estudiados, ningún accidente de rompimiento de cuarentena ocurrió.¹⁹ Los rumores de peste y epidemias de índole inquietante o mortíferas exigen del Ayuntamiento de Ibiza un estado permanente de vigilancia. Pero, gracias a un sistema perfectamente organizado de comunicación entre los países mediterráneos y providencias estrictamente acatadas, el espeluznante peligro de la peste se mantuvo a raya y se puede decir que, además de complemento de subsistencia de los isleños, el puerto de Ibiza vino a ser el garante de su salud.

¹⁹ Un caso de rompimiento de cuarentena ocurrió en Portmany el 31 de enero de 1755. Se trasladaron allí los Señores del Morbo (J. Francisco Planells, el médico D. Bartolomé Ribas, el cirujano Antonio Mary, el Regidor de turno, el capitán del puerto D. Jayme Planells y el morbero del puerto de Portmany D. Antonio Montero. Encontraron en el aludido puerto tres embarcaciones mahonesas, una procedente de Mallorca y dirigiéndose a Barcelona y las otras dos de Puerto Mahón con rumbo a Gibraltar: Dos patrones y ciertos marineros se paseaban por el pueblo. El barco que procedía de Mallorca fue autorizado a entrar en el puerto de Ibiza. Los dos mahoneses se quedaron allí en cuarentena y los marineros y patrones bajo custodia y apresados en tierra. Se supo que hacía cinco días que habían roto la sanidad y más de un mes que estaban anclados en el puerto de San Antonio... A veces, en casos similares, el castigo correspondía a seis años al servicio del Rey en uno de los presidios de África (Orán, por ejemplo), o a destierro por cuatro años.