

DE CÓMO EL COMERCIO SE IMPUSO A LA *RAZZIA*
EN LAS RELACIONES HISPANO-MUSULMANAS
EN TIEMPOS DEL QUIJOTE: HACIA LA
NORMALIZACIÓN DEL COMERCIO CON
EL NORTE DE ÁFRICA Y EL LEVANTE OTOMANO
A CABALLO DE LOS SIGLOS XVI Y XVII

ELOY MARTÍN CORRALES
Universitat Pompeu Fabra^a

RESUMEN

Aproximadamente entre las últimas décadas del siglo XVI y primeras del XVII, en plena coincidencia con la gestación y aparición del Quijote, comenzó a operarse un cambio importantísimo en las relaciones comerciales hispano-musulmanas. De la extracción de productos basada en la violencia –*razzias* y cabalgadas– facilitada por el vasallaje de monarcas norteafricanos y el sometimiento de las tribus del litoral, se fue pasando a unos intercambios mercantiles absolutamente normalizados con unos países a los que se había renunciado a dominar. La importancia y vitalidad del citado tráfico comercial viene atestiguada por la llegada de naves desde los países musulmanes, la importación de trigo de aquella procedencia para paliar las repetidas crisis frumentarias y, por último, por la crónica *saca* de plata americana, para pagar las importaciones y el rescate de los cautivos, hacia los citados destinos.

Palabras Clave: comercio de España con países musulmanes, tráfico marítimo, trigo, plata

ABSTRACT

In the last decades of the sixteenth and the beginning of seventeenth century –that is, at the time *Don Quixote* was written and published–, an important change

^a Departament d'Humanitats. C/ Ramon Trias Fargas 25-27, E-08005 Barcelona.
eloy.martin@upf.edu

began in Spanish-muslim commercial relations. Removal of products, based on raids and plunders, thanks to north-African kings vassalage and subjection of tribes living on the coast, turned into mercantile interchanges completely normalized with those countries, impossible to be dominate. The importance and vitality of this trade is testified by the arrival of ships from Muslim countries, wheat imports from these and, last of all, American silver shipped to the quoted destinations.

Keywords: Spanish comercial trade with muslim countries, wheat, silver

JEL Classification: N43, N47, N73, N77

La historiografía española persiste en no asumir algo que, a estas alturas, ya debería ser obvio: la existencia de unos intercambios comerciales, más o menos reglamentados y regulares, de los distintos puertos levantinos y meridionales españoles con los de los países musulmanes del Mediterráneo. Sin duda alguna, el recuerdo histórico de los enfrentamientos hispano-musulmanes a través de catorce siglos y en sus distintas y cambiantes variantes –contra sarracenos, moros, alarbes, turcos, berberiscos, otomanos, argelinos, marroquíes, islamistas, etc.– sigue teniendo un peso importante en el imaginario de la sociedad española en general, y en el de los historiadores y otros investigadores en particular. El peso histórico de los grandes combates navales, especialmente el de Lepanto, y del crónico enfrentamiento corsario, con sus secuelas de destrucción, pérdidas de embarcaciones y mercancías, así como el de los cautivos y esclavos a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, continúan siendo un poderoso obstáculo que impide que nuestros modernistas incorporen a los litorales meridional y oriental mediterráneos cuando enfocan el estudio del *Mare Nostrum*. Salvo, claro está, en el aspecto militar.

La biografía y la obra de Cervantes ejemplifican perfectamente el maridaje indisoluble de los enfrentamientos marítimos y de las transacciones mercantiles entre ambas partes. Cervantes participó en la batalla de Lepanto, de la que salió malherido; posteriormente fue apresado por corsarios musulmanes y permaneció cinco años en Argel en calidad de esclavo, hasta que fue redimido en metálico. Excautivo y manco, no debe extrañar que en el conjunto de su obra adquiriera gran importancia la presencia de cautivos y renegados –tan frecuentes en varias de sus obras en calidad de protagonistas–, corsarios –cuando el bueno de Alonso Quijano se acercó a la playa de Barcelona, contempló unas galeras turcas que amenazaban el tráfico marítimo de Barcelona– y moriscos –cuya expulsión debió vivir intensamente–, personajes en los que el componente económico está presente de una u otra forma.

Además del peso del recuerdo histórico de los siglos de enfrentamiento, la historiografía española conoce perfectamente, y en ocasiones cita, numerosas

reales cédulas, pragmáticas y demás manifestaciones de la voluntad real, así como edictos y *cridas* de sus virreyes y capitanes generales, que vedaban el trato con Berbería, África, Levante y, en general, con «tierras de infieles». En efecto, para los siglos XVI, XVII y XVIII contamos con numerosas prohibiciones de comercio con tales regiones –en 1494, 1505, 1506, 1516, 1518, 1524, 1549, 1553, 1655 y 1703¹– debidas tanto a motivaciones de índole política –guerra abierta con algunos de los países musulmanes–, estratégica –dificultar que el enemigo tuviera información acerca de las expediciones armadas que se preparaban contra sus puertos, así como obstaculizar que se abasteciera de pertrechos necesarios para la guerra– y económica –impedir la saca de productos alimenticios necesarios para el consumo interno y la salida de metales preciosos–. Más numerosas fueron las prohibiciones debidas a razones sanitarias, dado que los focos endémicos de la peste se hallaban en Turquía y Mauritania y debido a la ausencia de medidas para evitar el contagio en el conjunto de los países musulmanes. En el caso de Cataluña se recibieron, entre 1500 y 1819, 187 avisos de episodios epidémicos de peste en el Norte de África y Levante otomano, y en todos los casos se ordenó interrumpir el tráfico marítimo con las zonas afectadas². Naturalmente, los avisos recibidos en Cataluña también llegaron al resto de los puertos españoles. En conjunto, las citadas prohibiciones vendrían a demostrar la imposibilidad de que existiese tráfico mercantil, más o menos regular, con los países musulmanes.

El clima de enfrentamiento entre ambas partes, sancionado por las prohibiciones aludidas, han facilitado que, tradicionalmente, buena parte de los investigadores y ensayistas hayan interpretado las relaciones hispano-musulmanas en clave nacionalista y/o religiosa³. El reciente rebrote de publicaciones sobre Lepanto, perfectamente adaptadas a la coyuntura del momento –en este caso, el tan «caca-reado» choque de civilizaciones⁴– y la reiteración en el uso del término piratería en lugar de corsarismo, resultan indicativos al respecto. Máxime si tenemos en cuenta que, de forma generalizada, casi nunca se plantea el que los ejércitos y embarcaciones hispanas también fueron agresores, faceta que suele silenciarse ostensiblemente⁵. En algún caso en particular, el de Cataluña, el peso de la ideología nacionalista «obliga» a no pocos investigadores a sostener contra toda evidencia que a los catalanes no les fue posible el comercio con el norte de África y Levante por expresa decisión de los monarcas y autoridades locales castellanas; en suma, señalan, del Estado español. Según esta voluntarista hipótesis,

¹ Rumeu (1976), López de Coca (1978), Rodríguez Alemán (1984), López Beltrán (1986), Juan (1976, p. 143), Martín Corrales (2001).

² Martín Corrales (2001), pp. 137-138.

³ La mayoría de los restantes no presta ninguna atención al tema que aquí se desarrolla.

⁴ Un libro aparecido en 2004 lleva el expresivo título de Lepanto, la batalla que salvó a Europa.

⁵ Entre las excepciones, véanse López Nadal (1986) y Martín Corrales (1987 y 1997b).

estaríamos ante la doble exclusión de los marinos y mercaderes del Principado, tanto de las colonias americanas como del litoral norteafricano⁶. También ha pesado en el ánimo de la historiografía hispana la idea de la decadencia del Mediterráneo en contraposición con la hegemonía del comercio atlántico a partir del siglo XVI. Ciertamente, el *Mare Nostrum* perdió la importancia –especialmente para los historiadores europeos– que tuvo hasta el «descubrimiento» de América. De ahí que los mayores esfuerzos de los investigadores se hayan centrado tradicionalmente en el estudio del comercio con las colonias americanas –importante, debido a las continuas y enormes arribadas de la plata americana a Europa– y, de forma más irregular, aunque creciente en los últimos años, en los intercambios mercantiles con los países atlánticos europeos.

Por contra, se ha dispensado una escasa atención al comercio con la Europa mediterránea en general, mientras que, en el caso de los países musulmanes, se ha tendido a creer que no valía la pena dedicarles ni atención ni esfuerzos. Sin embargo, no es menos cierto que, en su conjunto y a lo largo de la Edad Moderna, en el Mediterráneo aumentó claramente el tráfico de naves, mercancías y capitales, en parte animado por los estrechísimos vínculos que mantuvo con los mercados americano y asiático, cuyos productos, especialmente la plata, por muy pasajeramente que fuese, revitalizaron la economía regional. Sea como fuere, el resultado de lo anterior es que en ninguna de las síntesis y manuales de historia española en la Edad Moderna y de historia económica en el citado período –tanto en las obras de conjunto como en las regionales– que han ido apareciendo en los últimos años se plantea la existencia de intercambios mercantiles con los países musulmanes del Mediterráneo⁷. Incluso cabe añadir que las síntesis disponibles sobre las relaciones hispano-musulmanas entre los siglos XVI y XVIII apenas dedican su atención al comercio⁸.

Sin embargo, tales transacciones eran absolutamente necesarias para ambas partes, por lo que no podían prescindir de ellas, ni siquiera en nombre de la religión –las órdenes redentoras de cautivos, por medio de sus enviados, no se privaron de comerciar activamente en los puertos de los «enemigos de la fe»–. En el caso hispano fue prácticamente imposible renunciar a diversos productos del Levante otomano, especialmente las tan necesarias especias y drogas, aunque también, y al menos hasta entrado el siglo XVIII, las telas de algodón crudas, pintadas y estampadas. No menos codiciados fueron los más baratos frutos del Norte de África, cereales, cueros, cera y otros. Fundamentalmente, se intercambiaron por la plata amonedada americana, el único producto «peninsular» deseado en grandes cantidades por los musulmanes, *saca* de plata que tanto incomodaba a los

⁶ Martín Corrales (1995b). Martínez Shaw (1995).

⁷ Yun (2004). Marcos (2000).

⁸ García-Arenal y Bunes (1992), Vilar y Lourido (1994).

monarcas españoles⁹. Dado que no era posible eliminar los citados intercambios, tan necesarios para ambas partes, las autoridades procuraron controlarlos por los motivos citados con anterioridad. En todo caso, hay que destacar que, más allá de las primeras décadas del siglo xvi, fue absolutamente imposible que ninguna nave de pabellón musulmán –aunque éste no fuera enarbolado– fuera admitida a comercio en los puertos españoles. En realidad, si eso sucedía, se reducía a esclavitud a sus tripulantes y pasaje. Por el contrario, las embarcaciones y los comerciantes españoles podían dirigirse a Argel para adquirir los productos que considerasen convenientes. En ocasiones, adquirían aquellos bienes –incluso la propia nave– que, previamente, les habían sido arrebatados por corsarios norteafricanos¹⁰.

A la hora de demostrar que las relaciones comerciales hispano-musulmanas sobrevivieron a pesar de la mutua hostilidad imperante, hay que tener en cuenta que el enfrentamiento nunca fue total entre el conjunto de la Cristiandad y el Islam a lo largo de la Edad Moderna. Diversas potencias europeas –Francia, Inglaterra, Venecia, Países Bajos, etc.– firmaron tratados de paz y comercio con las musulmanas¹¹. Naturalmente, no se trató de paces perpetuas, ya que en diversas ocasiones ambas partes recurrieron a las armas para resolver sus diferencias. Lo anterior es importante en la medida en que permitió un activo comercio de intermediación entre los puertos españoles y los norteafricanos y levantinos, tráfico mercantil en el que diversas flotas –la *muda* veneciana, los pabellones francés, inglés, holandés, genovés, toscano, etc.– y puertos europeos –Marsella, Livorno, Génova, etc.– fueron particularmente activos en la tarea de atender la demanda hispana de productos procedentes de los países musulmanes y en desviar parte de la plata americana hacia las riberas meridional y oriental del Mediterráneo. El hecho de que el comercio mediante terceros puertos y pabellones –tan difícil de seguir en los archivos– creciera en detrimento del comercio directo entre españoles y musulmanes también ha contribuido a que se haya infravalorado éste último¹².

El enfrentamiento tampoco fue total entre la Monarquía hispana y los dignatarios musulmanes. De sobra es conocida la política de los Reyes Católicos –embajada al Soldán de Egipto y alianzas con los monarcas norteafricanos que, en algunos casos, llegó al establecimiento de auténticos protectorados en la zona–, de Carlos V –que continuó la política de sus abuelos de apoyarse en aliados-vasallos

⁹ Martín Corrales (2000).

¹⁰ Sobre la adquisición, por parte de patrones catalanes, de cuatro embarcaciones en Argel en la segunda mitad del siglo xvii, véase Giralt (1957), II, pp. 35, 93, 196, 222 y 345.

¹¹ La bibliografía existente sobre las relaciones políticas y económicas de los distintos países europeos con los del litoral norteafricano y el Imperio Otomano es casi oceánica. Puede consultarse en Blondy (2003).

¹² Sobre la *muda* veneciana, véase López de Coca (1994). Para el caso de Barcelona, Martín Corrales (2001, cap. 5). Para la actividad francesa como intermediaria del comercio de Cádiz con Berbería, Girard (1932).

en tierras argelinas y tunecinas–, Felipe II –alianzas coyunturales con señores locales norteafricanos, conversaciones con los otomanos en 1559 y las treguas o armisticios hispano-otomanos de 1577 y 1580–, Felipe III –negociaciones con el Rey de Cuco, cesión de Larache por el sultán marroquí y embajada española a Persia–, Felipe IV y Carlos II –embajada de Al-Gassani–, Felipe V –tregua hispano-marroquí en 1736–, hasta llegar al establecimiento de relaciones pacíficas, mediante la firma de tratados de paz y comercio, con el conjunto de países musulmanes durante el reinado de Carlos III¹³.

La frontera hispano-musulmana no supuso únicamente la ruptura y separación entre dos mundos enfrentados¹⁴. Fue también, y posiblemente en mayor medida, un espacio en el que los intercambios de todo tipo –políticos, culturales, económicos, etc.– casi siempre fueron posibles y, especialmente, casi siempre fueron necesarios¹⁵. De ahí, la presencia y actividad de renegados, conversos, exiliados, redentores, alfaqueques, comerciantes, embajadores y enviados especiales, suficientemente conocida y analizada en numerosas obras que demuestran fehacientemente la porosidad de la citada frontera. El mismo Cervantes fue enviado a Orán en 1581 para entrevistarse con el monarca de Mostaganem.

Se suele pasar por alto que las prohibiciones venían a interrumpir una actividad comercial perfectamente practicada y conocida. En 1490, una Bula papal permitía el comercio con «infieles» del norte de África, ratificada por los Reyes Católicos ese mismo año, en 1496 y en otras numerosas ocasiones, tal como se vio con anterioridad. Las prohibiciones nunca fueron definitivas, ya que solamente suponían la paralización temporal de los intercambios mercantiles –por ejemplo, en el caso de las de índole sanitaria–. Cuando el motivo que las habían suscitado desaparecía, una real cédula renovaba la anterior libertad. Las citadas prohibiciones rara vez fueron totales y completas, ya que siempre dejaban una puerta abierta: el monarca, o sus funcionarios, se reservaban la prerrogativa de otorgar licencias oportunas a tales o cuales ciudades, instituciones y comerciantes para que pudieran participar en el citado tráfico¹⁶.

También fue frecuente que las prohibiciones no se refirieran a la totalidad del territorio de los países musulmanes, sino sólo a determinada zona –con Berbería, entendida como fachada atlántica marroquí; con África, limitada a menudo al litoral mediterráneo; sólo Argel, etc.–¹⁷. En ocasiones sólo tenían como objetivo el impedir la saca de trigo y cebada en momentos en los que la penuria afectaba a

¹³ García-Arenal y Bunes (1992), Braudel (1928), Alonso (2005).

¹⁴ Hess (1978).

¹⁵ Braudel (1976)

¹⁶ Véase la relación de personajes e instituciones que son recompensados con licencias para extraer trigo de Orán a fines del siglo XVI y comienzos del XVII, en Alonso (2000), pp. 365-388.

¹⁷ El monopolio del comercio con Berbería concedido a la ciudad de Cádiz sólo incluía los puertos del litoral atlántico marroquí. Rumeu (1976).

determinadas zonas y puertos españoles¹⁸. En realidad, sólo fueron completas –lo que no significa que fueran obedecidas– en el caso de la extracción de productos de interés militar: caballos, velamen y jarcias, armas, etc.¹⁹.

Cabe plantearse, igualmente, como en multitud de otros casos se argumenta, que, en el tráfico con el Levante otomano y el litoral norteafricano, la repetición de las prohibiciones del comercio pueden interpretarse como una prueba de que tales disposiciones eran sistemáticamente incumplidas.

Dado la fragmentario de la documentación cuantitativa disponible sobre el comercio hispano-musulmán en el período centrado en torno a la aparición del Quijote, creo necesario ocuparme al menos de los siglos XVI y XVII en su totalidad, para que la tesis defendida adquiera más consistencia.

Durante las siete u ocho primeras décadas del Quinientos, es difícil establecer la importancia del tráfico considerado, ya que, además de las dificultades que se han ido desgranando en las líneas anteriores, hay que tener en cuenta que se trata de un período caracterizado por el enfrentamiento abierto entre los imperios hispano y otomano en el litoral norteafricano. De ahí la alternancia de libertad y prohibición de este comercio, utilizadas como arma por ambas partes. La sucesión conocida de prohibiciones viene a coincidir en su fecha más temprana (1494) con los inicios de la fallida expansión castellana en el litoral norteafricano (1497, conquista de Melilla) y en su fecha más tardía (1553) con la derrota final que supuso la consolidación otomana en Argel (1552-1559). En este período, la Monarquía intentó canalizar el comercio a través de los numerosos presidios conquistados en el litoral vecino, contando con la colaboración, más o menos forzada, de los monarcas locales sometidos a la tutela castellana. Los avatares de la disputa y la necesidad de abastecer a las guarniciones de las plazas conquistadas explican que la actividad comercial fuera muy intensa, pero también muy cambiante e irregular. En líneas generales, los monarcas españoles, en su obsesión por abastecer a los presidios españoles, favorecieron las *razzias* y cabalgadas en territorio norteafricano en busca de botín y esclavos, actividad que generaba importantes ingresos mediante el *quinto* real²⁰. De ahí que los cereales, uno de los nervios fundamentales del comercio que analizamos, fueran tanto en dirección hacia el litoral norteafricano –para socorrer a las tropas españolas– como hacia el español –negociado con las tribus aliadas o arrebatado a las no sometidas.

Las últimas décadas del Quinientos y primeras del siglo siguiente, casi coincidentes con los períodos de gestación y publicación del *Quijote*, estuvieron marcadas por la evidencia de que no podía existir un claro vencedor en el enfrentamiento a

¹⁸ En 1500 una Real Cédula prohibió sacar trigo de Málaga hacia tierras de «moros». Rodríguez Alemán (1984, p. 44). López Beltrán (1986, p. 154).

¹⁹ Sobre el incumplimiento de las órdenes reales al respecto, vid. Gozalbes (1980).

²⁰ Para las cabalgadas a partir de Orán, Suárez (2005). Para las Canarias, Lobo (1982). Para el quinto real, López Nadal (1988).

nivel mediterráneo entre la Monarquía hispánica y la Sublime Puerta –Lepanto, 1571–. Además, eran incontestables la consolidación del dominio otomano en el norte de África –derrota española en Túnez, 1574– y el fortalecimiento y soberanía del vecino Marruecos –como consecuencia del resultado de la Batalla de los Tres Reyes en 1578–. Se impuso cierto pragmatismo en ambos bandos que se tradujo, en el ámbito que nos interesa, y siempre influido por la coyuntura exterior e interior de cada país, en una práctica más o menos tolerante hacia el comercio entre las partes implicadas. De ahí la escasa información sobre prohibiciones del tráfico mercantil hispano-musulmán desde mediados del siglo XVI en adelante, lo que nos indica que los contemporáneos no debieron tener la sensación de que, realmente, fuera un comercio vedado. Todo parece indicar que, tras los citados acontecimientos, la Monarquía varió su actitud hacia el comercio hispano-musulmán, abordándolo, por encima de cualquier otra consideración, como una actividad económica separada de las connotaciones político-religiosas que había tenido hasta entonces. Ahora el énfasis se puso en controlar el tráfico mercantil para obtener ingresos, y en ocasiones puntuales limitarlo, mediante la implantación del impuesto del contrabando –el 10 por ciento del valor de las mercancías importadas de territorio enemigo– y demás obligaciones que comportaba el comercio exterior. El gravamen del 10 por ciento parece destinado fundamentalmente al comercio con los países musulmanes, con los cuales los enfrentamientos fueron más duraderos, que con los demás enemigos de la Monarquía hispánica a lo largo de la Edad Moderna. En definitiva, toda una revolución con respecto al período anterior: postergación del derecho del *quinto* real en beneficio de la potenciación del derecho del contrabando. O, lo que es lo mismo, aceptación, control y normalización del comercio hispano-musulmán que, por mínimamente que fuese, pasó a estar reglamentado. No se trató de la desaparición pura y simple de las razzias y su inmediata sustitución por el comercio, sino que ambas fórmulas todavía se solaparon durante décadas. Un ejemplo magnífico de lo anterior nos lo proporciona el hecho de que las naves cristianas se dirigían en 1619 al archipiélago bajo dominio otomano en busca de trigo, para «compralle o roballe»²¹.

Demostraré la existencia del comercio hispano-musulmán durante los siglos XVI y XVII basándome en la relación de la llegada a los puertos españoles de embarcaciones procedentes de los puertos norteafricanos y levantinos, de las importaciones de trigo originadas en tales lugares y, por último, del envío de la plata amonedada que compensaba tales importaciones.

Respecto a la arribada de naves que zarparon de los puertos norteafricanos, y en menor medida levantinos, en dirección a los hispanos disponemos de una serie de monografías para los casos de Barcelona²², Valencia²³, Cartagena²⁴, Mála-

²¹ Aunque la documentación se refiere al Reino de Nápoles, parece perfectamente aplicable al caso español. Castillo (1967), p. 118.

²² Martín Corrales (2001)

²³ Castillo (1967). Salvador (1971,1972). Blanes (2003).

²⁴ Velasco (1989 y 2001).

ga²⁵, Palma de Mallorca²⁶ y Canarias²⁷, que, aunque de desigual importancia, demuestran, caso por caso, la realidad del citado tráfico. Con los datos extraídos de tales publicaciones se ha podido elaborar el Cuadro 1, que representaría sólo la punta del iceberg del citado tráfico.

CUADRO 1

EMBARCACIONES LLEGADAS A DIVERSOS PUERTOS ESPAÑOLES PROCEDENTES DEL NORTE DE AFRICA Y LEVANTE OTOMANO (1500-1700)

Años	Barcelona	Valencia	Palma de Mallorca	Cartagena	Málaga
1500-1510	24	73	10		62
1511-1520	8	7			79
1521-1530	11	24	3		120
1531-1540	2	20	1		
1541-1550	1	-			
1551-1560	2	15			
1561-1570	1	-			
1571-1580	6	7			
1581-1590	6	47			
1591-1600	12	43			
1601-1610	7	55		9	
1611-1620	-	39		13	
1621-1630	8	19			
1631-1640	7	12			
1641-1650	22	29			
1651-1660	-		10		
1661-1670	1		6		
1671-1680	1		3		
1681-1690	3		4		
1691-1700	3				

Fuentes: Barcelona, Martín Corrales (2001, p. 181); Valencia, Castillo (1967, p. 79), Salvador (1971, y 1972, p.164), y Blanes (2003, p. 318); Mallorca, Vaquer (2001, pp.255-264) y Juan (1976 y 1980); Cartagena, Velasco (1989, p. 39); Málaga, López Beltrán (1986, p. 56).

Nota: * Para Málaga, los períodos son 1496-1505, 1506-1515, 1516-1520 y 1526-1536.

²⁵ López Beltrán (1986).

²⁶ Juan (1976 y 1980). Biliboni (1995). Vaquer (2001).

²⁷ Lobo (1987). Santana y Santana (2002).

Lo primero que hay que establecer es que en ningún caso ha sido posible disponer de series completas de entradas, por lo que se ha trabajado con información muy fragmentaria y dispersa. Para Valencia, los *Peatges de Mar*, que sólo ofrecen información completa para 64 años de un total de 150, los comprendidos entre 1500 y 1650. Algo similar ocurre con Palma de Mallorca, con sus incompletos *Llibres de la duana* e información notarial. La última de las fuentes citadas es la que ha servido de base para los casos malagueño y cartagenero, mientras que, en el barcelonés, recurrí a la información sanitaria. Naturalmente, también debe tenerse en cuenta que buena parte de las embarcaciones relacionadas –especialmente en los casos valenciano, cartagenero y malagueño, aunque las eliminé en el caso de la serie barcelonesa– procedían de los presidios españoles y portugueses en el litoral norteafricano, lo cual significa que una parte de las naves contabilizadas deberían incluirse en el comercio interior de cabotaje hispano: su función consistió en abastecer a las citadas plazas con productos sacados de los puertos peninsulares y regresar con tropas, envases vacíos e, incluso, sin carga. Sin embargo, no es menos cierto que los intercambios mercantiles entre los presidios y sus vecinos fue usual, como veremos posteriormente en el caso de Orán.

En todo caso, queda demostrada la realidad del tráfico marítimo hispano-musulmán durante los siglos XVI y XVII, siempre teniendo en cuenta que las series resultantes sólo deben tomarse como el punto de partida para futuras síntesis que puedan contar con documentación más adecuada y completa. Así lo demuestran numerosas noticias fragmentarias y difícilmente trasladables al cuadro anterior. En el caso de Cádiz, sin duda alguna el puerto más importante en el comercio con el Marruecos atlántico, sabemos que en el siglo XVI «salen cada año de veinte a treinta navíos que van a los reinos de Fez y Marruecos», aunque se redujeron a una decena anual en el siglo XVII²⁸. Lo mismo sucede con la información disponible en numerosos artículos sobre Málaga²⁹. En el caso de Palma de Mallorca, durante los veinte primeros años del siglo XVII salía mensualmente una embarcación en dirección a Argel, Túnez y Trípoli³⁰. En años de dificultades a la hora de proveerse de trigo, como fue el caso de 1652, al menos salían mensualmente dos naves hacia el litoral norteafricano³¹. El comercio de los patronos hispanos con el litoral –puertos y playas– norteafricano estuvo tan establecido que dio pie a situaciones curiosas. En 1701, varios comerciantes de Barcelona y Mataró fletaron una nave francesa para que se dirigiera a las playas argelinas de Porto Store con diversas mercancías, «comme il avoit fait auparavant». Se trataba de una operación de trueque, fuera del control de las autoridades de Argel y perfectamente practicada por

²⁸ Orozco (2001, p. 97). Rumeu (1976, pp. 54-55).

²⁹ Bejarano (1974). Cabrillana (1978 y 1979). López de Coca (1978, 1993 y 1994).

³⁰ Véase el artículo de M. A. Bunes incluido en este mismo volumen.

³¹ Juan (1976), p. 152.

numerosas embarcaciones. El patrón francés, J. Estrina, denunció ante el Virrey de Mallorca la conducta de un patrón español, Pujol, alias *Mal Ivern*, que en una operación de canje previa a la del francés había incumplido las reglas de juego y se había apoderado a la fuerza de diez u once argelinos. Como consecuencia, dos miembros de la tripulación de Estrina fueron tomados como rehenes por los norteafricanos. Exigía que el Virrey detuviera al patrón de marras –que se había aproximado a la playa citada en «una Barca mallorquina ab vanderá francesa»– y facilitase el rescate de sus dos hombres³².

Como se comentó con anterioridad, el comercio con los países musulmanes existió porque fue absolutamente necesario. En líneas generales, a lo largo de la Edad Moderna la agricultura española se caracterizó por su incapacidad para proporcionar la alimentación a la totalidad de la población, especialmente en períodos de crecimiento demográfico prolongado. En concreto, fue muy frecuente la escasez de trigo debido a diversos factores –climáticos, bélicos, políticos, etc.–³³. En el caso del litoral hispano, la citada incapacidad de ser abastecido satisfactoriamente por las cosechas del interior se remediaba mediante la importación de los tradicionales graneros de Cerdeña y Sicilia, así como de algunas regiones peninsulares italianas y de las francesas de la Provenza y Languedoc. El cereal procedente del Atlántico, con una presencia creciente en el mercado mediterráneo, no pudo remediar todos los episodios de penurias y hambrunas que se repetían inexorablemente al paso de los años. Ni siquiera en el siglo XVIII, cuando la presencia del trigo del Norte de Europa e, incluso, de Norteamérica, se había impuesto en el Mediterráneo³⁴.

Así pues, fue absolutamente imprescindible importar, en numerosos años, los granos norteafricanos y levantinos, por mucho que esta actividad se limitara a uno o varios puertos españoles. Se trataba de un cereal de peor calidad que el europeo, pero mucho más barato. La repetición de los años de escasez de trigo y hambrunas explica que los monarcas se vieran precisados a conceder licencias para que, de los puertos de Bebería y Levante Otomano, se pudieran importar las cantidades necesarias que, generalmente, fueron importantes. Así lo dispuso la Real Cédula de Felipe IV, dada en 1647, autorizando que la ciudad de Málaga «pudiese comprar de cualesquier parte de Africa 30.000 fanegas de trigo para el abasto del común, sacando el dinero de sus propios o de las personas que voluntariamente lo quisiesen dar»³⁵.

³² Archives Nationales de Paris, Affaires Etrangères, B-178, ff.254-262.. Arxiu de Protocols de Barcelona, Joseph Simon, 2º liber securitatem, ff. 99-101. Recogido en Martín Corrales (2001), pp.177-179.

³³ Anes (1970).

³⁴ Braudel (1976). Anes (1970). Persson (1999). Martínez Ruiz (2005).

³⁵ Archivo Histórico Municipal de Málaga, Originales, vol.17, f. 30.

Sucedió lo mismo al año siguiente, cuando se volvió a conceder a la ciudad, sin mencionar cifra alguna, que pudiese importar de «Francia, puertos de Berbería y otras partes las porciones de trigo que necesitase para su abasto, cuyo permiso se le concedió por espacio de doce meses»³⁶. En 1650, debido a la escasez provocada por la sequía, la ciudad obtiene permiso para «poder abastecer de trigo y ceuada esa dha Ziudad y sus vecinos de la parte de la Berbería, Ziudad de Botota y otras como lo habia echo el año passado de mil y seiscientos y cuarenta y ocho»³⁷.

Volvió a suceder lo mismo en 1651, cuando el Monarca concedió a la urbe malacitana que enviase sus agentes a «las partes prohibidas», o tierras de enemigos, para que «de las partes prohibidas, pudiesedes conducir a ella para su abasto el trigo y cebada que necesitase»³⁸.

Volvió a ocurrir en 1659, cuando otra Real Cédula anunciaba a las autoridades locales que les concedía

«licencia y faculta para que pudiesedes introducir del Africa y otras partes cien mil fanegas de trigo y treinta mil de zeuada sacando para ello el dinero de plata y mercaderias que fuesen necesarias como hauiamos sido seruido de concederoslo en diferentes ocasiones como la referida por ser en Veneficio y alivio de vuestros vezinos y demas lugares del Andaluzia.»³⁹

Y, nuevamente, en 1664, cuando se concedió a la ciudad potestad para adquirir hasta 20.000 fanegas en los puertos de Berbería⁴⁰. Posteriormente, en 1677, el ayuntamiento malagueño fletó varias naves con el cometido de que se dirigieran al Norte de África en busca de trigo⁴¹. Ciertamente, se puede alegar que la ciudad malagueña fue un caso especial, dado que le había sido encomendada la tarea de abastecer de alimentos y pertrechos necesarios a las galeras del monarca y a las guarniciones de los presidios norteafricanos. Pero, como se observa en el Cuadro 2, por diversos factores no fue un caso aislado en lo que a la importación de cereal magrebí se refiere.

Con la información disponible hasta el momento ha sido posible elaborar el siguiente cuadro, que pone de relieve la importancia de los cereales procedentes de los países musulmanes para el litoral español

Como en el caso de las llegadas de embarcaciones, hay que destacar que la información se ha extraído de fuentes documentales fragmentarias, nunca de series completas. Por lo tanto, las cifras presentadas sólo pueden ser tomadas como la punta

³⁶ AHMM, Originales, vol.17, f. 646.

³⁷ AHMM, Originales, vol.18, ff. 50-51.

³⁸ AHMM, Originales, vol.18, ff. 59-68.

³⁹ AHMM, Originales, vol. 22, ff. 315-317.

⁴⁰ AHMM, Originales, vol. 29, ff. 30, ss.

⁴¹ Quintana (1986), p. 285.

CUADRO 2

**TRIGO IMPORTADO Y LICENCIAS PARA IMPORTAR TRIGOS
(1530-1683)**

Año	Barcelona (cuarteras)	Valencia (cahíces)	Palma de Mallorca (cuarteras)	Málaga (fanegas)	Sevilla (fanegas)	Cádiz (fanegas)
1529	12.000					
1530			2.000			
1563			6.000			
1589				4.000		
1590					50.000	
1591			24.000		20.000	
1598						11.500
1619		3.420				
1622			21.600			
1631	5.576		10.000			
1638-45		38.343				
1647				30.000		
1648						
1652			78.000			
1653			70.000			
1659				100.000		
1664				20.000		
1672			40.000			
1683			10.318			

Fuentes: Para Barcelona, Martín Corrales (2001, pp. 309-314); para Valencia, Castillo (1967, p. 118) y Blanes (2003, pp. 128 y 138); para Mallorca, Juan (1796, y 1980), y Bibiloni (1992, p. 132); para Málaga, AHM, Originales; para Sevilla, Martínez Ruiz (1989, pp.104-105); para Cádiz, Alonso (2000, p. 382).

Notas:

* No considero, por el momento, relevante unificar las diversas medidas ofrecidas por los distintos autores.

** Las cifras en negrita se refieren tanto a las cantidades que el Monarca autorizó a importar de África, como a las peticiones que le fueron hechas. No es posible establecer hasta qué punto tales cantidades de trigo llegaron finalmente a los puertos españoles.

del iceberg del trigo que llegó, o pudo llegar, a los puertos españoles procedentes de los países musulmanes. También en este caso contamos con numerosas y fragmentarias noticias, que no tienen sentido y/o posibilidad de agregarse, al menos de momento, al cuadro anterior. Es lo que sucede con las expediciones y llegadas con trigo norteafricano y levantino a Barcelona⁴², Valencia⁴³, Palma de Mallorca⁴⁴, Menorca, Ibiza⁴⁵, Cartagena⁴⁶, Málaga⁴⁷, Cádiz, Sevilla⁴⁸ e, incluso, ciudades del interior, como fueron los casos de Murcia y Baeza, ciudad a la que una Real Cédula de 26 de junio de 1584 autorizaba a extraer 3.000 fanegas de trigo de Orán⁴⁹. En el caso valenciano hay que destacar que el cereal procedente del litoral norteafricano entre 1626 y 1650, 38.343 cahíces sobre un total de 352.451, representaba el 10,9 por cien del total, siendo aquél el segundo proveedor, sólo superado por los dominios italianos⁵⁰. También podemos atisbar la importancia de la llegada del trigo norteafricano gracias a la información facilitada por las licencias reales otorgadas a distintos funcionarios, instituciones y particulares para que pudiesen sacar trigo de Orán con dirección a los puertos españoles. Un reciente estudio sobre este presidio, para el período 1589-1639, demuestra la importancia de la exportación de trigo desde el presidio argelino hacia diferentes puertos españoles, los de Málaga, Cádiz, Cartagena, Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza. En algunos años, la saca fue espectacular: de diciembre de 1596 a mayo de 1598, las exportaciones hacia España ascendieron a 120.387 fanegas de trigo y 48.846 de cebada⁵¹.

También conviene tener en cuenta que buena parte del trigo sacado por las factorías y comerciantes franceses del litoral norteafricano tenía su destino final en los puertos hispanos, aunque su procedencia real fuera enmascarada –huyendo del pago del 10 por ciento o de los gastos y demoras sanitarias⁵².

⁴² Noticias para los años 1502, 1521, 1522, 1532, 1644, 1645, 1647, 1649, 1651, 1669, 1670, 1686, 1698 y 1699, en Martín Corrales (2001), pp. 309-315.

⁴³ Partidas de trigo procedentes de Argel y Orán a fines del siglo xvi y comienzos del siglo xvii, en Castillo (1967, pp. 80 y 118) y en Alonso (2000, pp. 367-368).

⁴⁴ Abundante información para los años 1583, 1588, 1600, 1621, 1623, 1658, 1661, 1670-1671, 1673-1674, 1677 y 1680, en Juan (1976 y 1980), y en Alonso (2000, p. 367).

⁴⁵ Para Menorca, en 1521, Martín Corrales (2001, p. 310). Para Ibiza, Alonso (2000, p. 367).

⁴⁶ Para 1549, Cabrilla (1978, p. 222). Para los años 1569-1571, Velasco (2001, p.162). Para el período 1589-1598, Alonso (2000, pp. 367-382).

⁴⁷ Para fines del siglo xvi, Rodríguez Alemán (1984, pp.177 y 188), y Alonso (2000, pp. 367-368).

⁴⁸ Para Cádiz, Rumeu (1976, p. 21), y Alonso (2000, pp. 367, 375 y 382). Para Sevilla, Martínez Ruiz (1989, pp. 104-105).

⁴⁹ Para Murcia, Chacón (1979, p. 108). Para Baeza, existe copia de la Real Cédula en su Archivo Municipal.

⁵⁰ Blanes (2003, pp. 128 y 138).

⁵¹ Alonso (2000), pp. 374-382.

⁵² Martín Corrales (2001), cap. 6.

No sólo el trigo fue importante en el tráfico que nos ocupa. Lo fueron también algunas materias primas que llegaban desde el litoral norteafricano, especialmente la cera y los cueros. Lo mismo cabe afirmar del oro del Sudán, al menos en la primera mitad del siglo XVI. En 1518, el concejo de Cádiz elevaba un memorial al monarca en el que exponía que cada año entraban, procedentes de África, «dozientos mill ducados de oro y diez mill quintales de cera e más de cien mill cueros bacunos». La cera siguió siendo importante a fines del citado siglo, aunque su importancia descendió hasta los seis mil quintales importados⁵³. También tuvieron importancia, aunque seguramente menor, las telas de algodón procedentes del Levante otomano, zona de la que también llegaban las cada días más utilizadas y consumidas drogas y especias, imprescindibles para la actividad manufacturera, para las prácticas sanitarias y para la alimentación⁵⁴.

A la hora de abordar el estudio de las exportaciones hispanas hacia el litoral norteafricano y el Levante otomano conviene tener en cuenta que se trató, con escasas excepciones —entre ellas la seda, los bonetes, el vino y la lana—, del envío constante y sistemático de plata amonedada americana, con la que se pagaba todo lo importado. En el caso de Cádiz, sus autoridades afirmaban en 1532 que «si cesasen de pasar las mercaderías que pasan a Verberia, se disminuiría la renta del almoraxifazgo en mas de las dos tercias partes»⁵⁵. Veinte años mas tarde, en 1552, la Monarquía tasaba en 25.000 ducados el monopolio del comercio con Berbería⁵⁶. Aunque siempre fue posible exportar diversas mercancías desde los puertos españoles a los norteafricanos y levantinos —como testimonia la Real Cédula de 1659 que concedía licencia a Málaga para importar trigo de África, al tiempo que facultaba los envíos hacia la zona—, la realidad fue que el potencial exportador hacia los países musulmanes se fue diluyendo poco a poco, ya que, para fines del Quinientos, se señalaba lo poco propicia que resultaba la introducción en aquel mercado de artículos españoles o procedentes de España y sus colonias.

En suma, el único producto que fundamentalmente compensó las importaciones de cereales, materias primas, drogas, especias y telas fue la plata americana. Dadas las escasas y fragmentarias noticias disponible al respecto, no tiene mucho sentido ofrecerlas en un nuevo cuadro. La importancia de la sangría de plata hacia los países musulmanes adquiere toda su dimensión si tenemos en cuenta las cantidades utilizadas en la redención de cautivos cristianos en el Norte de África por las distintas órdenes redentoras a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII.

⁵³ Orozco (2001), pp.95 y 206. Rumeu (1976), pp. 8, y 9. La cita en p. 49.

⁵⁴ Martín Corrales (2001), caps. 7 y 8.

⁵⁵ Braudel (1928).

⁵⁶ Mariño (1980), p. LXXIV.

CUADRO 3

SALIDA DE PLATA AMONEDADA HACIA EL LITORAL NORTEAFRICANO

Años	Redenciones religiosas (ducados)	Redenciones religiosas (pesos)
1523-79	27.433	
1609-17	60.291	
1621-25	30.278	
1632-36	63.641	
1640-49	160.310	
1954-56	72.143	
1660-68	211.385	
1670-79	268.452	
1686-92	122.020	
1713		109.638
1723		122.013
1724		212.215

Fuentes: Para la primera columna, Martínez Torres (2004, p. 84); para la segunda, Martín Corrales (2000, p. 482).

Al igual que se dijo con la llegada de embarcaciones y la importación de cereales, las cifras resultantes solamente representan la punta del iceberg de toda la plata que salió hacia los países musulmanes. Efectivamente, las cifras sobre las redenciones no incorporan los capitales invertidos en el rescate de cautivos por los particulares al margen de las órdenes redentoras. En el caso de Barcelona, basándome en una serie incompleta de los valores asegurados entre 1631 y 1699, ha sido posible establecer un total de 176.185 libras catalanas aseguradas en este tráfico⁵⁷. Otra punta de un nuevo iceberg, que no indica que las magnitudes de la saca de moneda por este concepto tuvieron que ser espectaculares. Las cantidades disponibles para otros puertos son aún más fragmentarias o presentan graves problemas a la hora de homogeneizarlas, por lo que rehúso incluirlas momentáneamente en el anterior cuadro.

El reverso del estudio de las remesas utilizadas en la compra de la libertad de los españoles esclavos en los baños norteafricanos lo constituye el del montante de

⁵⁷ Giralt (1957), pp. 1555-167. Martínez Shaw (1978).

las ventas de esclavos musulmanes atrapados en las *razzias* hispanas, vendidos posteriormente en los presidios norteafricanos o en los distintos puertos españoles. Su cuantificación en el estado actual de la investigación es muy complicada.

Para concluir, hay que destacar que, paralelo al crónico enfrentamiento naval y a las no pocas escaramuzas bélicas en los litorales hispano o norteafricano, con sus secuelas de cautivos y esclavos, vividas y descritas por Cervantes, siempre existió la posibilidad de que las embarcaciones, extranjeras y/o españolas, llevaran a cabo travesías en derechura a los puertos norteafricanos y otomanos y regresaran con cargamentos necesarios para el común de la población, o con ricos cargamentos para el consumo de una privilegiada minoría. En tales puertos fue muy bien recibida la plata americana.

A pesar de lo expuesto, la historiografía española ha sido tradicionalmente reuente a aceptar, y lo sigue siendo en buena medida, la realidad del comercio hispano-musulmán. El peso en el imaginario hispano de siglos de enfrentamiento abierto con las potencias musulmanas del *Mare Nostrum* –batallas marítimas, especialmente la de Lepanto, enfrentamiento corsario, *razzias*, esclavos, cautivos, etc.– ha sido decisivo al respecto. Se suele olvidar que la realidad siempre fue, y es, más compleja de lo que nos parece. Y aunque no se trata de silenciar ni infravalorar el elevado grado de hostilidad existente entre ambas partes, conviene tener en cuenta que, en paralelo con los enfrentamientos, existieron canales de comunicación por los cuales se llevaron a cabo unos intercambios marítimos indispensables para las dos partes en litigio.

En el caso hispano hay que destacar que, pasadas las siete u ocho primeras décadas del siglo xvi, ante el convencimiento de la imposibilidad de dominar el litoral norteafricano e imponerse a los otomanos, y ante la repetición de las crisis frumentarias en la Península, se produjo un cambio importante: el abandono paulatino de las *razzias* y la renuncia en la práctica a las *guerres du blé*⁵⁸. En paralelo, se fue imponiendo el recurso a las más pacíficas prácticas mercantiles, para asegurarse el barato y cercano cereal norteafricano y otros productos cuando fueran necesarios. No se trató de una ruptura radical con el período anterior, ya que las *razzias* continuaron sembrando el terror entre los habitantes próximos a los presidios españoles en el norte de África, mientras que el hostigamiento corsario sobre el litoral y la flota española alcanzó sus mayores cotas en las dos primeras décadas del siglo xvii. Pero la alternativa mercantil parecía la más provechosa para un número creciente de españoles. Si, en las primeras décadas del Seiscientos, el trigo se importó a través del puerto de Orán, lo que permite suponer el uso más o menos evidente de la violencia por parte de la guarnición española sobre las tribus de sus alrededores, en las siguientes décadas los puertos exportadores fueron los del litoral oriental argelino, con su capital, Argel, a la cabeza.

⁵⁸ Magalhaes (1968).

Los norteafricanos, especialmente los argelinos, tardaron un poco más en percatarse de que el tan deseado flujo de plata hacia la Regencia no pasaba únicamente por la actividad corsaria. También podía llegar, y en importantes cantidades, a través del comercio en derechura con la Península Ibérica. De alguna manera, el cambio operado abría el paso, aunque desesperantemente lento, a la posterior negociación y firma –entre 1767 y 1791– de los Tratados de Paz, Amistad y Comercio entre la Monarquía española y los estados musulmanes: Marruecos, Argelia, Túnez, Trípoli e Imperio Otomano.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ACERO, B. (2000): *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: Una sociedad española ante la frontera de Berbería*. Madrid: CSIC.
- (2005): *Sultanes de Berbería en tierras de la Cristiandad. Exilio musulmán, conversión y asimilación en la monarquía hispánica (siglos XVI y XVII)*. Barcelona: Bellaterra.
- ANES, G. (1970): *Las crisis agrarias en la España Moderna*. Madrid: Taurus.
- BEJARANO ROBLES, F. (1974): «Reanudación del comercio de Málaga con África bajo los Reyes Católicos», en Universitat de Barcelona (ed.), *Homenaje a Guastavino Gallent*. Madrid: Asociación Nacional de Bibliotecarios, Archiveros y Arqueólogos, pp. 429-441.
- BIBILONI AMENGUAL, A. (1992): *El comerç exterior de Mallorca. Homes, mercats i productes d'intercanvi (1650-1720)*. Palma de Mallorca: El Tall.
- BLANES ANDRÉS, R. (2003): *El puerto de Valencia: Encrucijada de rutas, productos y mercados (1625-1650)*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- BLONDY, A. (2003): *Bibliographie du monde méditerranéen. Relations et échanges (1453-1835)*. París: Presses de l'Université Paris-Sorbonne.
- BRAUDEL, F. (1928): «Les espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 a 1557». *Revue Africaine* 69, pp.184-233 y 351-428.
- (1976): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid-México-Buenos Aires: FCE.
- CABRILLANA CIEZAR, N. (1978): «Notas sobre las relaciones de Málaga con el Norte de Africa en el siglo XVI». *Cuadernos de la Biblioteca española de Tetuán* 17-18, pp. 215-232.
- (1979): «Málaga y el comercio norteafricano (1517-1551)». *Cuadernos de la Biblioteca española de Tetuán* 19-20, pp.181-208.
- CASTILLO PINTADO, A.(1967): *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*. Madrid: Facultad Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid.
- CHACÓN JIMÉNEZ, F.(1979): *Murcia en la centuria del Quinientos*. Murcia: Universidad de Murcia..
- GARCÍA ARENAL, M. y BUNES, M. A. DE (1992): *Los españoles y el Norte de Africa. Siglos XV-XVIII*. Madrid: Map-fre.
- GIRALT Y RAVENTÓS, E. (1957): «El comercio marítimo de Barcelona entre 1630-1655. Hombres, técnicas y direcciones del tráfico». Barcelona: Universitat de Barcelona, Tesis doctoral inédita.

- GIRARD, A. (1932): *Le commerce français à Seville et Cádiz au temps des Habsbourg*. Nueva York: Buro Franlin.
- GOZALBES CRAVIOTO, C. (1980): «Andalucía y el contrabando de armas con Marruecos en el siglo XVI». *Archivo Hispalense* 192, pp.177-189.
- HESS, A. C. (1978): *The Forgotten Frontier: A history of the Sixteenth-Century*. Chicago-Londres: The University of Chicago Press.
- HOROZCO, A. DE (2001): *Historia de la ciudad de Cádiz*. Cádiz: Universidad de Cádiz. Edición, Introducción y notas a cargo de A. Morgado.
- JUAN VIDAL, J. (1976): «El comercio del trigo entre Mallorca y África del Norte en los siglos XVI y XVII». *Mayur-qa* XV, pp. 73-92.
- (1980): «Le commerce de blé en Majorque et l’Afrique du Nord aux XVI^e et XVII^e siècles». *Cahier de Tunisie, Série Histoire* II (1), pp. 129-154.
- LOBO CABRERA, M. (1982): *La esclavitud en Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*. Gran Canaria: Cabildo Insular.
- (1987): «Canarias y Berbería : Relaciones comerciales en los comienzos del siglo XVI», en *España y el Norte de Africa. Bases históricas de una relación fundamental (Aportaciones sobre Melilla)*. *Actas del Primer Congreso Hispano-Africano de las culturas mediterráneas*. Granada, vol. -I, pp. 317-323.
- LÓPEZ BELTRÁN, M. T. (1986): *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga: Universidad de Málaga.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.(1978): «Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en tiempos de los Reyes Católicos». *Baetica* 1, pp. 293-311.
- (1993): «Vélez de la Gomera y su puerto durante la primera mitad del siglo XVI». *Historia, Instituciones, Documentos* 20 (Universidad de Sevilla), pp. 207-230.
- (1994): «Granada, el Maghreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempos de los Reyes Católicos y Carlos I», en AA.VV., *1490. En el umbral de la modernidad*. Valencia: Generalitat Valenciana, pp. 23-55.
- LÓPEZ NADAL, G. (1986): *El corsarisme mallorquí a la Mediterrània occidental, 1652-1698: un comerç forçat*. Palma de Mallorca: Conselleria d’Educació del Govern Balear.
- (1988): «L’impost a les presses per mar: el quint reial», en *VI Jornades d’Estudis Històrics Locals. Fiscalitat estatal i Hisenda local (ss. XVI-XIX): Funcionament i repercussions socials*. Palma Mallorca, pp.301-312.
- MAGALHAES GODINHO, V. (1967): «Les guerres du blé au Maroc». *Anuario de Historia Económica y Social* 1, pp.227-259.
- MARCOS MARTÍN, A. (2000): *España en los siglos XVI, XVII y XVIII : economía y sociedad*. Barcelona: Crítica.
- MARIÑO, P. (1980): *Tratados internacionales de España. Carlos v. II. Norte de África*. Madrid: CSIC.
- MARTÍN CORRALES, E. (1987): «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII». *Aldaba* 9, pp. 25-39.
- (1995a): «Intercambios comerciales entre Málaga y Argel en la segunda mitad del siglo XVIII», en *II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*. Madrid: UNED, vol. IV, pp. 459-472.
- (1995b): «El comerç de Catalunya amb el Nord d’Africa el segle XVI: una segona exclusió?». *L’A-venç* 189, pp.16-21.

- (1996a): «El comercio español con Tetuán y el litoral del Rif durante los siglos xvi y xvii», en *Coloquio de historia de Tetuán. Siglos xvi-xii*. Te-tuán, pp. 3-28.
- (1996b): «El comercio de la seda entre España y el Mediterráneo musulmán», en Universitat de Barcelona (ed.), *España y Portugal en las Rutas de la Seda. Diez siglos de producción y comercio entre Oriente y Occidente*. Barcelona, pp.160-179.
- (1997a): «Intercambios mercantiles hispano-marroquíes en el siglo xvii», en M. Salhi (coord.), *Coloquio El siglo xvii Hispano-marroquí*. Rabat, pp.177-202.
- (1997b): «Les conséquences de la course espagnole sur l'économie marocaine (Svi-xviii siècles)». *Maroc-Europe* 11, pp. 227-248.
- (1998): «The silk trade between Spain and the islamic mediterranean area (16th-18th centuries)», en Universitat de Barcelona (ed.), *Spain and Portugal in the Silk Routes. Ten centuries of production and trade between East and West*. Barcelona: Universitat de Barcelona, Comisión Española de la Ruta de la Seda, UNESCO, pp.89-100.
- (2000): «La Saca de plata americana desde España hacia el Mediterráneo musulmán, 1492-1830», en A. M. Bernal (ed.), *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*. Madrid: Fundación ICO, pp. 471-495.
- (2001): *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos xvi-xviii): el comercio con los «enemigos de la fe»*. Barcelona.
- (2003): «Comercio en la frontera. Los judíos magrebíes intermediarios en el comercio hispano-magrebí (ss. xvi-xviii)», en M.García-Arenal (ed.), *Judíos en tierras de Islam. II. Entre el Islam y Occidente. Los judíos magrebíes en la Edad Moderna*. Madrid: Casa de Velásquez, pp. 253-281.
- MARTÍNEZ RUIZ, J. I. (1989): «Hacienda Real, Haciendas municipales y Deuda Pública en la España Moderna». Sevilla: Universidad de Sevilla. Tesis doctoral.
- (2005): «El mercado internacional de cereales y harinas y el abastecimiento de la periferia española en la segunda mitad del siglo xviii: Cádiz entre la regulación y el mercado». *Investigaciones de Historia Económica* 1, pp. 45-79.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1978): «El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros». *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos* VI, pp. 287-310.
- (1995): «El mito que no cesa. La doble exclusión de la Corona de Aragón», en *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época*. Valladolid, pp. 849-862.
- MARTÍNEZ TORRES, J. A.(2004): *Prisioneros de los infieles. Vida y rescate de los cautivos cristianos en el Mediterráneo musulmán (siglos xvi-xviii)*. Barcelona: Bellaterra.
- PERSSON, K. G. (1999): *Grain markets in Europe, 1500-1900: (integration and deregulation)*. Cambridge: Cambridge University Press.
- QUINTANA TORET, F.(1983): «El abastecimiento municipal de cereales de Málaga (1665-1700)» *Baetica* 6, pp. 283-288.
- RUMEU DE ARMAS, A. (1976): *Cádiz, metrópoli del comercio con África en los siglos xv y xvi*. Cádiz: Caja de Ahorros de Cádiz.
- SALVADOR, E.(1971): «Datos sobre el comercio con el Norte de África en la Valencia del siglo xvi», en *I Congreso de Historia del País Valenciano*. Valencia: Universitat de Valencia, vol. I, pp. 117-124.
- (1972): *La economía valenciana en el siglo xvi. Comercio de importación*. Valencia: Universitat de Valencia.

- SANTANA PÉREZ, G. y SANTANA PÉREZ, J. M. (2002): *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos xvii y xviii*. Madrid: Catarata.
- SUÁREZ MONTAÑÉS, D. (2005): *Historia del Maestre último que fue de Montesa y de su hermano don Felipe de Borja. La manera como gobernaron las 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*. Valencia: Institutió Alfons el Magnànim. Edición a cargo de Miguel Ángel Bunes Ibarra y Beatriz Alonso Acero.
- VAQUER BENNASAR, O. (2001): *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531*. Palma de Mallorca: El Tall.
- VELASCO HERNÁNDEZ, F. (2001): *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia. El nuevo resurgir de Cartagena entre 1540 y 1676*. Murcia: Ayuntamiento de Cartagena-Real Academia Alfonso x el Sabio.
- VILAR RAMÍREZ, J. B. y LOURIDO DÍAZ, R. (1994): *Relaciones entre España y el Magreb: siglos xvii y xviii*. Madrid: Mapfre.
- YUN, B.(2004): *Marte contra Minerva. El precio del Imperio Español, c. 1450-1600*. Barcelona: Crítica.

