

UN CONTENCIOSO ENTRE MÁLAGA Y EL REINO DE PORTUGAL EN EL CON- TEXTO DEL ABASTECIMIENTO DE LAS PLAZAS PORTUGUESAS DEL NORTE DE ÁFRICA DESDE EL PUERTO DE MÁLAGA

Antonio Carmona Portillo

RESUMEN:

Al amparo de las buenas relaciones existente entre los reyes españoles y portugueses durante el siglo XVI y ante la dificultad de las posesiones lusas en el Norte de África para abastecerse dado el aislamiento que sufrían, cobró un especial protagonismo el comercio de granos desde los puertos andaluces y, entre ellos, desde el de Málaga, hacía esos lugares, como único medio de abastecerlos. Pero a veces, la escasez de trigo que sufría la ciudad de Málaga originaba tensiones entre su Cabildo y los mercaderes portugueses, ya que el primero apresaba a los navíos que surcaban sus costas rumbo a las plazas nor-
teafricanas o embargaban el trigo que desde el puerto de Málaga iba destinado a su venta.

Palabras claves: abastecimiento, plazas portuguesas del Norte de África, Cabildo de Málaga.

1.Introducción

En algunos archivos locales del litoral andaluz, como los de Cádiz, Puerto de Santa María y Málaga existe una abundante documentación relativa al abastecimiento de las Plazas portuguesas en el Norte de África en el siglo XVI. En el caso del de Málaga, esta documentación fue recopilada por el archivero municipal Francisco Bejarano Robles¹ y publicada en 1941 en Tánger con el título de "Documentos para el estudio del abastecimiento y auxilio de la plazas portuguesas en Marruecos, desde el sur de España"²

Comprende tres tipos de documentos conservados en el Archivo Municipal de Málaga: Los libros de Provisiones (1521-1574); Las Actas de Cabildos (1515-1534) y los libros de Cargazones (1538-1550).

Los primeros recogen las órdenes, reales cédulas, provisiones, copias autorizadas de cartas y testimonios, recogidos tanto en los libros de Provisiones como en los de Origina-

les. A través de esta información podemos conocer la reglamentación y disposiciones que regulaban todos lo concerniente al abastecimiento de las plazas portuguesas. Muestra, como después veremos, la dirección en la que se movían las autoridades castellanas en sus relaciones con las portuguesas.

La segunda documentación hace referencia a las decisiones que los Cabildos tomaron en relación con el abastecimiento. En ella se manifiesta la prioridad que los regidores malagueños daban al abastecimiento propio antes de dispensar la correspondiente licencia para el embarque de granos hacia África, así como las condiciones en las que este grano debía viajar.

Por último, los libros de cargazonas permiten conocer la cuantificación de esa ayuda, los trámites necesarios para el embarque y las actas de dichos embarques, lo que nos va a permitir saber la periodicidad de los envíos y la forma en los que estos se hacían.

A través de esta documentación he podido estudiar el abastecimiento de las Plazas portuguesas en el Norte de África y los problemas que originaba, sobre todo cuando en Málaga había escasez de alimentos y sus habitantes pasaban hambre. En esos momentos cualquier tipo de acción era válida para solucionar el grave problema, incluida la de arrebatar a los barcos, consignados por Portugal a sus plazas norteafricanas, el grano que transportaba hacia esos lugares.

2. Las posesiones portuguesas en el Norte de África

Las innovaciones técnicas logradas en el ámbito de la navegación durante los últimos años del siglo XIV y los primeros del siglo XV, tales como la brújula, el timón y barcos como la carabela, permitieron a los marinos portugueses aventurarse por las costas africanas en busca de conquistas para satisfacer sus necesidades materiales y caballerescas.

Por su parte los reyes portugueses, una vez terminada su reconquista con la expulsión de los musulmanes del Algarbe y hecha la paz con los castellanos en 1399 tras su victoria en la batalla de Aljubarrota, se lanzaron a una política de expansión territorial por el Norte de África. En 1415 conquistaron Ceuta, acción en la que participó el propio rey Juan I acompañado de tres de sus hijos: los infantes Duarte, Pedro y Enrique.

La toma de Ceuta, el descubrimiento del Cabo Bojador y la gloria que en todas partes adquiriría la marina portuguesa, animaron al nuevo rey, don Duarte, a emprender otra conquista, esta vez de Tánger. Pero la expedición mandada por el infante Fernando cayó en una emboscada y su adalid terminaría muriendo en una cárcel de Fez, ante la negativa de los consejeros reales y del propio Papa de canjearlo a los musulmanes por la plaza de Ceuta³.

El sucesor de don Duarte, Alfonso V, emprendió una nueva cruzada contra "los infieles" norteafricanos, inspirada por el Papa Calixto III que tampoco dio resultados, y el ejército portugués tuvo que batirse en retirada a consecuencia de la peste. Por fin en 1458

una expedición lusitana conquistó Alcacer o Alcazaseguer, al mando de don Fernando y don Enrique, hermano y tío respectivamente del rey de Portugal. Un intento de este por conquistar Tánger falló de nuevo en 1464.

Las luchas tribales en el territorio marroquí que provocaron la disolución del imperio de los Benimerines, propiciaron nuevas aventuras portuguesas en tierras africanas. El lugar a conquistar fue Arcila⁴ que caería el 20 de Agosto de 1471. Diez días después los portugueses dirigieron sus fuerzas contra Tánger, cuyos habitantes, temerosos de sufrir una derrota y exterminio tan grande como el que padecieron los de Arcila, abandonaron la ciudad que fue ocupada de inmediato por los portugueses.

En 1504 trataron de conquistar la plaza de Mazalquivir con tropas de las guarniciones de Tánger y Arcila. Sus habitantes, no obstante, lograron resistir y obligaron a los atacantes a retirarse. Esta plaza sería posteriormente tomada por los españoles.

Dos años después, con la finalidad de consolidar sus dominios en el litoral africano y proteger la plaza de Arcila, don Manuel, rey de Portugal, fundó Casteló-Reale, conocida como Mazagán. Esta plaza distaba unas tres leguas al oeste de Azamor y otras tantas de Salé. En ella los portugueses construyeron un ancho foso por la parte de tierra y espesos muros para su defensa. Fue, además, esta plaza un estupendo fondeadero para las naves portuguesas, lo que la convertía en punto de escala para sus tropas y en depósito de donde aprovisionar el ejército y escuadra lusa. Al año siguiente los portugueses ocuparon Saffi, pero fracasaron en su intento de apoderarse de Azamor. Poco después llegaría a Evora, donde se encontraba el rey de Portugal, la noticia de la caída de Arcila a manos de los musulmanes. Don Manuel pidió ayuda al rey Fernando el Católico, quien no dudó en acudir en socorro de los portugueses para que pudieran recuperar la plaza norteafricana. No quedaron aquí los casos en los que los castellanos ayudaron a los portugueses en la defensa de sus territorios africanos. Durante la regencia de Fernando socorrieron también a las plazas de Ceuta, Tánger, Arcila y Saffi.

El rechazo a los ataques marroquíes sobre sus plazas africanas envalentonaron a los portugueses, cuyo rey, don Manuel el Afortunado, ordenó la conquista de Azamor, hecho que se produjo el 2 de Septiembre de 1513. En los años siguientes los gobernadores de las plazas de Ceuta, Tánger, Arcila, Azamor y Saffi, organizaron fructíferas razias contra las tribus vecinas, lo que no impidió que en 1516 la plaza de Arcila fuese sitiada por el rey de Fez. Acudieron en su socorro tropas desde Lisboa, el Algarbe e incluso Málaga, hasta que el 3 de Julio tuvo el rey de Fez que levantar el sitio.

Durante el reinado de Juan III la dinastía de los saadies emprendió una guerra santa contra los enclaves cristianos del septentrión africano. Antes de que concluyera el año 1541 Portugal tuvo que abandonar las plazas fuertes de Saffi y Azamor. Todo el interés de la corona lusa se centró entonces en la preservación de Ceuta, para lo cual se reforzaron sus defensas. También se ordenó a su gobernador, Alfonso de Noroña, que fortificara el monte Seinal cercana a la plaza de Alcazarseguer. A pesar de que se invirtió algún dinero en estas fortificaciones, la falta de medios económicos obligó a Juan III a renunciar a su

política de expansión por el norte de África, comenzando por la evacuación de Arcila y Alcazaseguer⁵.

Este era el panorama de la presencia portuguesa en el Norte de África en los momentos que nos ocupa. Pero un problema estaba latente: ¿cómo abastecer estos enclaves que no poseían ningún tipo de economía autosuficiente?. Desde la metrópolis se procuraba su abastecimiento para lo cual se procedió a la creación de instituciones regias a las que se les encomendaban dicha tarea. Conocemos el caso de Ceuta, para cuya asistencia se instituyó en Lisboa la llamada Casa de Ceuta. Era esta un establecimiento encargado no sólo de las labores administrativas de su abastecimiento, sino también de la custodia de los géneros que se enviaban a África, para lo cual disponía de un edificio que servía de depósito de provisiones y pertrechos. También se ocupaban de los viajeros que debían o querían pasar a Ceuta. Navíos de distintos tipos, entre los que predominaban las carabelas, hacían el correspondiente transporte⁶.

Pero el trayecto entre Lisboa y las ciudades africanas era largo, lo que estorbaba el transporte de granos. Además no siempre el reino vecino poseía el suficiente género para abastecerlas, por lo que las autoridades lusas acudían a otros lugares para recabar el grano suficiente. Los más cercanos estaban en las costas andaluzas. Desde Cádiz y Málaga tendría que salir el avituallamiento, pero para ello debía existir un acuerdo con los reyes castellanos.

3. Las relaciones hispano-portuguesas en el siglo XVI

Una de las constantes de la política exterior de Carlos I fue el mantenimiento de relaciones amistosas con el vecino reino de Portugal. Este reino había contribuido eficazmente a la victoria sobre los comuneros con la aportación del caudal necesario para sofocar la rebelión, mientras que el matrimonio del emperador con Isabel de Portugal en 1526 había reforzado los lazos entre ambas coronas. Por otra parte, y esto es lo que constituía la base de un buen entendimiento mutuo, no existía en aquel momento ningún tipo de litigio territorial entre los dos reinos, puesto que el único que podía haber existido, el contencioso por las zonas de expansión en América y otros lugares de colonización, habían quedado cerrado por el tratado de Tordesilla de 1494. Subsistió solamente el problema de la posesión de las Molucas, que fue solucionado en 1529 en Zaragoza cuando Carlos I renunció a toda reivindicación sobre el archipiélago.

No es de extrañar que en el seno de ese remanso de paz que eran las relaciones hispano-portuguesas durante los reinados de Carlos I y Felipe II, se produjera una colaboración mutua en temas tan trascendentes para los lusos como el del abastecimiento de sus posesiones norteafricanas desde puertos andaluces como los de Málaga, Cádiz o Puerto de Santa María. Los problemas en este sentido van a ser mínimo como veremos a continuación en el análisis de las cédulas reales ordenadas al respecto por la monarquía hispana, aunque no ocurriría lo mismo cuando de actitudes locales se trataba.

4. Las ordenes sobre el abastecimiento de las plazas portuguesas

En los libros de provisiones del archivo Municipal de Málaga ha encontrado Francisco Bejarano Robles una serie de copia de documentos que hacen referencia a órdenes dadas desde la Corte española para el abastecimiento de las plazas portuguesas.

La primera se fecha en Logroño el 27 de agosto de 1521 y en ella se ordena a la Justicia de la ciudad de Cádiz y a la del reino de Granada en el que se ubicaba la ciudad de Málaga, que no se pusiera ningún impedimento, a través de sus puertos, al aprovisionamiento de las plazas de Tánger, Arcila y otras. Esta Real Cédula fue presentada el 12 de enero de 1545 en el Puerto de Santa María por el factor del rey de Portugal, Manuel Carne, con el fin de que se conociera y respetase. En ella se apela a la tradición de los reyes españoles que desde tiempo de Fernando e Isabel habían socorrido con alimentos a las plazas de Ceuta, Arcila, Tánger y Alcazaseguer.

Pero estas ordenes iban a provocar los correspondientes problemas en aquellas localidades que se veían obligadas a satisfacer dicho abastecimiento. En 1526 Gracián de Aguirre, regidor de la ciudad de Málaga, protesta porque al amparo de lo establecido en la Real Cédula anterior de 1521 se había sacado mucho trigo de Málaga para Portugal, lo que originó graves perjuicio a la ciudad, entre los que destacaba el alza de su precio. Alegaba dicho corregidor que en ella no se hablaba de abastecer de pan a las plazas portuguesa, sino solamente se mencionaba la palabra bastimento, por lo que no creía que la ciudad estuviese en la obligación de suministrar trigo, que era, precisamente el género más necesitado en Málaga. Ya en el año 1521, como veremos más tarde, se produjo un fuerte litigio entre el Cabildo malagueño y los factores portugueses en relación con este asunto. La respuesta del rey es la de que se suspenda por el momento la saca de trigo desde nuestra ciudad hasta nueva orden, que, según dice la Real Cédula "será brevemente".

Ignoramos si la promesa del rey de agilizar pronto la venta de trigo a África se cumplió o no, pero hasta 1539 no se registró otra Real Cédula en la que se diera licencia para sacar trigo de algunos puertos andaluces y entre ellos del de Málaga. Se hace, no obstante, la salvedad de que el grano se extraiga de aquellos lugares cuyos habitantes estuviesen perfectamente abastecidos. Un informador, que sería el corregidor o juez de residencia de la comarca en cuestión, sería el encargado de velar para que esta Real Cédula se cumpliera en toda su extensión. Así mismo se establecía que en los puertos de embarque existiera la necesaria vigilancia para que el grano tomase el rumbo de las Plazas portuguesas en África y no el de otros lugares, para lo cual se exigiría a los capitanes que trajesen certificado de los gobernadores de dichas plazas, así como que sólo se embarcase la cantidad autorizada que era de 3.000 cahices⁷. De esa manera la Corona se aseguraba el control sobre los granos que se exportaban procurando no dejar desabastecidas las comarcas costeras y limitando la extracción de granos a la cantidad de trigo de la que podían prescindir.

Cuando se producía una licencia de saca de géneros alimenticios se establecía también el tiempo permitido para realizar su embarque, que en este caso fue de ocho meses. Sin

embargo, en algunas ocasiones, se hacía necesario prorrogar este plazo mediante el dictado de otra Real Orden. El 27 de Abril de 1540 el factor del rey de Portugal en Andalucía rogaba al monarca español que concediese tal prórroga, pues en los ocho meses establecidos no se había podido embarcar todo el trigo y las Plazas portuguesas en África tenían tan gran necesidad de alimentos que se corría el peligro de que sus habitantes abandonasen sus posiciones y regresasen a la Península. Se concedió otros tres meses más.

El establecimiento de este comercio entre las costas andaluzas y las norteafricanas iba además a proporcionar un ventajoso negocio de contrabando de armas con los musulmanes. En 1542 la situación debió llegar a un estado tal que promovió la consecuente protesta del rey de Portugal. Carlos I ordenó inmediatamente el envío al Concejo de la ciudad de Málaga de una Real Provisión en la que se establecía, de acuerdo con la petición del rey portugués, que todas las mercancías que salieran de los puertos andaluces fueran directamente a Mazagán, donde un funcionario portugués y otro español inspeccionarían la carga y darían el visto bueno para su distribución entre las demás plazas africanas. En esta provisión se animaba al Concejo malagueño a que debatiera el asunto y estableciera las ventajas y desventajas de aceptar tal proposición de los portugueses y si ello conllevaba algún tipo de perjuicio a los súbditos castellanos o a la hacienda real.

Los constantes contraataques de los musulmanes a las Plazas portuguesas hacían necesario un decidido envío de tropas lo que, a su vez, implicaba el aumento del abastecimiento. El 6 de septiembre de 1543 una Cédula del príncipe Felipe firmada en Valladolid permitía la saca de 10.000 fanegas de trigo desde los puertos de Andalucía a Ceuta, en el plazo de seis meses, dada la escasez de ese cereal en la ciudad norteafricana. Al año siguiente se prorrogó por seis meses más la licencia concedida para Ceuta, pues en esas fechas se encontraba esta ciudad muy necesitada de abastecimiento ya que la amenaza de la flota turca en las cercanías de la Plaza había precisado el envío de "mas de cinco mill hombres"⁷⁸. A primeros de abril del mismo año, y argumentando la misma necesidad de abastecimiento a causa del aumento de la guarnición, se publicó una nueva orden de proveer a las plazas portuguesas, esta vez además de a Ceuta a Tánger y Arcila. Para razonar tal autorización se acudió a anteriores cédulas, entre ellas una fechada en 1513, cuya autoría correspondía a los Reyes Católicos. La siguiente Cédula se fecha también en Valladolid en Julio de 1548 y la cantidad licenciada fue de 1.500 cahíces de trigo. En todas las cédulas se hace mención de que Portugal no puede, debido a la distancia, proveer correctamente estas Plazas.

Pero no sólo abastece Andalucía de trigo a las Plazas portuguesas. En 1549, como consecuencia de una amenaza del xerife, que había tomado la ciudad de Fez y parecía dirigirse hacia las Plazas norteafricanas, el rey de Portugal pidió ayuda al monarca español para que enviase armas, bastimentos y soldados a su defensa. El 1 de Marzo de ese año Carlos I expidió al conde de Tendilla, capitán general del Reino de Granada, una cédula en la que le instaba a armar hasta 4.000 infantes y a enviar municiones, navíos y los bastimentos que fueran necesarios para este fin. Los gastos de tal expedición serían por cuenta del citado Capitán General.

Los problemas que tuvieron en 1562 algunas Plazas portuguesas como la de Azamor, que fue finalmente abandonada por los lusos y ocupada por los marroquíes, y el ataque de estos a la plaza de Mazagán, obligaron a los portugueses a pedir nuevos refuerzos a las ciudades costeras andaluzas. Esta petición fue recibida con cierto recelo por las autoridades locales (justicias) que en algunos casos pusieron trabas a la ejecución del embarque de géneros. La Corona española tuvo que acudir de nuevo a reales cédulas para recordar a estas justicias de ciudades y villas que cumplieran con lo establecido y permitieran el envío a África de pan cocido y bizcocho. El Concejo de la ciudad de Málaga se reunió el 22 de abril de 1562 y, después de debatir el tema durante un cierto tiempo, la acató: "y su merced el señor corregidor tomó la dicha probisión en sus manos y por si y por todos los caballeros del dicho Cabildo y la besó y puso sobre su cabeza y dixo que la obedecía e la obedeció con la reverencia e acatamiento debido..."⁹⁹

Esa misma urgencia que padecían las Plazas portuguesas fue la causa de nuevas concesiones de licencia para sacar 25.000 fanegas de trigo con destino a Mazagán en 1563, así como 40.000 fanegas de bizcocho para Ceuta y Tánger. A ello se une la Real Cédula de 19 de julio de 1563 por el que se ordenaba que se arreglasen en Málaga 300 arcabuces que los portugueses habían depositado en esta ciudad diez años antes para su composición.

La ayuda que la Corona española prestaba a los portugueses no se debía solamente a un afán de solidaridad con los reyes vecinos, sino que obedecía también a una acción conjunta entre los dos reinos peninsulares por alejar el peligro de los ataques musulmanes a sus costas, peligro que se incrementaba con la presencia de los turcos en el Mediterráneo occidental. Así se explica que España continuara ayudando a los portugueses mientras que intentaba, al mismo tiempo, levantar el cerco de Oran y ocupar el Peñón de Vélez.

La dificultad de Portugal para abastecer sus Plazas en el Norte de África sería la causa de que, pasado el tiempo, las perdieran: unas a manos de los indígenas y otras, como la de Tánger, cedida a los ingleses primero y entregada a los musulmanes después. En el caso de Ceuta la ayuda que las ciudades andaluzas le prestaron a lo largo de los siglos XVI y XVII sirvió también para que sus habitantes se sintieran inclinados a permanecer fieles al rey de España y no volver al patrimonio de los reyes portugueses una vez que se produjo en 1640 la sublevación de este reino y su separación de la corona de Felipe IV.

5. Los trámites del embarque

En el puerto de Málaga existía un factor del rey de Portugal, que era el encargado de negociar la compra de trigo y otros géneros alimenticio para los lugares portugueses del Norte de África. El Cabildo debía conceder su exportación, lo que se hacía en varias partidas según las posibilidades de acopio y la urgencia del envío. Dicho factor tenía la obligación de depositar en la alhóndiga malagueña "la décima" de lo embarcado con el fin de

proceder a su venta y atender con ello a las necesidades de la población. Cuando la ciudad se encontraba suficientemente abastecida se solía devolver tal fianza.

A veces el factor se resistía a la entrega de la décima, como ocurrió en 1521, cuando Esteban de Aguiar, factor del Rey de Portugal, se negó a entregar por dicho concepto la cantidad de 1.800 fanegas de trigo, argumentando, ante el requerimiento del Cabildo, que no se insistiera en ello y que de su propia voluntad daría "el pan que la ciudad mandare"¹⁰, pero se negaba a hacerlo en la alhóndiga. Se insistió en el asunto en varias sesiones del Cabildo, para determinar finalmente que dicho factor cumpliera lo establecido y que mientras tanto no pudiera cargar ninguna porción de trigo. Se notificó dicho embargo al alcalde de mar, Melchor Palmero, el cual, por razones desconocidas, no respetó la orden permitiendo el embarque de otras cantidades. En el Cabildo celebrado el 19 de enero de 1521 se insistió al citado alcalde de la mar que cumpliera con lo mandado y no permitiera el embarque de trigo hasta que no se le presentase por el factor las cédulas firmadas por los fieles de la alhóndiga en la que se notificase la entrega de las 1.800 fanegas de la décima.

En otras ocasiones y cuando la ciudad necesitaba abastecerse de trigo, se pedía a los factores que, mediante contrato, vendiese alguna cantidad de su grano por un precio establecido, a cambio de poder embarcar hacia las posesiones portuguesas en África otras cantidades del mismo u otro género, como, por ejemplo, bizcocho.

CARGAMENTOS DE TRIGO, BIZCOCHO Y CEBADA DESDE EL PUERTO DE MÁLAGA A LAS PLAZAS PORTUGUESAS DE ÁFRICA

AÑO	Fanegas de TRIGO	Costales de BIZCOCHO	Fanegas de CEBADA
1538	2.409	111	
1539	15.328	2.641	
1540	9.513	930	2.670
1544	7.560	711	
1545	4.532	1.075	
1546	2.043	330	
1547	3.068		
1548	693	507	325
1549	7.735	7.057	
1550	4.625		
1551	7.188		
TOTAL	64.693	13.362	2.995

Elaborado con los datos aportados por BEJARANO ROBLES, F. Documentos para el estudio del abastecimiento y auxilio de las Plazas portuguesas en Marruecos desde el sur de España. Tánger, 1941.

El transporte se hacía en navíos, carabelas, bergantines y galeones, predominando de entre ellos la carabela con el 53% del total de los barcos que transitaron entre 1538 y 1549. El navío se empleó en un 20 por ciento de los casos y el bergantín en un 10, mientras que el galeón, nave de mayor envergadura y tonelaje, se utilizó en contadas ocasiones. Una sola vez se utilizó un tipo de nave denominada *corchapín*, de la que sólo sabemos que era una antigua embarcación costera de porte inferior a las 100 toneladas.

La mayor parte de las naves tenían pabellón portugués. De los 49 barcos que hicieron el transporte desde Málaga a las Plazas portuguesas del Norte de África en las fechas ya mencionadas, 20 tenían matrícula portuguesa, a la que seguían las embarcaciones del Puerto de Santa María y Málaga. De forma meramente puntual encontramos barcos matriculados en Barcelona, Bayona, Ceuta, Gibraltar y Arcila.

6. Conflictos entre la ciudad y los mercaderes portugueses

A pesar de la extensa documentación vista más arriba en la que la monarquía hispana ordenaba que se asegurase por cualquier medio el abastecimiento de las Plazas portuguesas, se produjeron algunos incidentes entre el Cabildo de la ciudad y los factores y comerciantes portugueses, sobre todo cuando escaseaba el trigo. Entonces se acudía a medios más expeditivos para solucionar el problema del abastecimiento de Málaga. Las consecuencias las pagaban los mercaderes portugueses.

En efecto, en algunos casos no se establecía ninguna contrapartida a la cesión de trigo por parte de los factores portugueses, sino que simplemente se retenía, mediante apresamiento, el que iba consignado a ellos. En este sentido podemos constatar, gracias a la documentación rescatada por Bejarano Robles, como el 12 de Agosto de 1521 el Cabildo tomó el acuerdo de retener la mitad de un cargamento de trigo procedente de Sicilia y consignado al factor del rey de Portugal, Esteban de Aguiar. Dicho trigo se encontraba embarcado en tres navíos, dos de matrícula vizcaína y una genovesa, que surcaban las aguas cercanas a la ciudad de Málaga y fueron detenidos "por fuerza de armas y contra su voluntad" por naos, fustas y otros navíos malagueños¹¹. La razón de esta confiscación era que Málaga padecía en ese año una gran escasez de granos y no tenía perspectiva de poderse abastecer desde otros lugares cercanos.

6.1. Intervención del corregidor en el tema del trigo de Sicilia

En el Concejo malagueño la cuestión del trigo siciliano consumió varios Cabildos durante el mes de Agosto de 1521. En ellos se discutió sobre si se debía retener todo el cargamento o sólo la mitad y se leyó un requerimiento del rey de Portugal en el que, de forma bastante agria, recriminaba a las autoridades malagueñas el atropello cometido con sus barcos impidiéndole que surcasen libremente los mares, apoderándose de ellos contra

su voluntad, arrebatándoles las velas y deteniendo a sus capitanes. Añadía que todo esto lo habían hecho sabiendo que su cargamento iba consignado por el rey de Portugal a sus lugares de África y que procedía de otro país que no era España.

De dicho requerimiento se obtienen datos muy clarificadores con respecto a la situación política y económica de la península Ibérica.

En primer lugar que la escasez de trigo en este año era generaliza en toda la Península, pues Portugal también lo padecía, de ahí que hubiera que traerlo de territorios ajenos como era Sicilia. En este sentido hay que añadir que la ciudad de Málaga también envió a los regidores Micer Agustín, Francisco Cherinos, Gome Cerón y Hernández de Coalla a la isla italiana con el fin de abastecerse de trigo para los malagueños. Al parecer la gestión de estos próceres no estaba dando resultados por el momento.

En segundo lugar se argumenta la dificultad de abastecer las Plazas norteafricanas y su dependencia en ese sentido de las costas andaluzas.

A pesar de las protestas de los portugueses se dio orden de que el factor asistiera a la medición del trigo que se iba a descargar, a lo que este se negó afirmando que no tenía poder del rey portugués para realizar semejante acto.

El tema de los tres navíos procedentes de Sicilia continuó en las discusiones de ese mismo Cabildo una vez que entraron en él el factor portugués y Gaspar Mendez escribano del Rey. Esteban de Aguiar decidió finalmente deponer su actitud y, forzado por las circunstancias, propuso que se le dejase vender en la ciudad el contenido de dos de los tres barcos de trigo de Sicilia. De esa manera evitaba entrar en pleitos con la ciudad y se aseguraba la venta del trigo, aunque esta no fuera hecha a los lugares de África como estaba en un principio consignado.

Se observa claramente el concepto mercantil de los factores y asentistas de las Plazas norteafricana, quienes obviamente velaban por sus intereses, algo por otro lado lógico en el sistema capitalista mercantil del siglo XVI. Todo ello sin perjuicio de declarar que lo hacía por el bien de la ciudad de Málaga y sus moradores.

Pero estos argumentos, que podemos considerar como de mal menor para el factor portugués, no eran compartidos por algunos de los regidores malagueños que aducían que los portugueses había sacado de Sicilia otras 12 naves para las Plazas norteafricanas, con lo que el total de trigo embarcado hacia ese rumbo era de más de 50.000 fanegas, cantidad suficiente para un abastecimiento más que correcto de sus Plazas en el Norte de África. Por todo ello consideraban que se debían descargar la totalidad del trigo siciliano y no sólo una parte. Apoyaban, además, esta opinión en que la causa de que Málaga padeciese tanta necesidad de pan estaba en la continua sangría de este género que se había hecho en los años anteriores para atender las necesidades portuguesas. A pesar de todo, la mayoría de los regidores estaban a favor de descargar sólo dos navíos y dejar que el otro partiera libremente hacia África.

En el contexto de esta discusión entró también la del precio que tenían que pagar los vecinos de Málaga por la compra del trigo portugués de Sicilia, decidiéndose que este fuera

entre seis y medios y diez reales y que un comisionado del Cabildo viajara a Portugal a demandar del rey un precio más asequible con el fin de que la ciudad pudiera abastecerse sin demasiado agobios económicos y de que el factor no especulara con el hambre de los malagueños.

El paso siguiente fue la intervención del corregidor. La Monarquía castellana había establecido desde la época de Alfonso XI la figura del corregidor como agente de la Corona en los Concejos locales con el fin último de fortalecer su poder por encima de otras instituciones. Esta figura servía de enlace entre las decisiones de la corte y su cumplimiento en los ámbitos municipales. Precisamente por esta labor de control a favor de la Corona el corregidor no era un personaje especialmente apreciado por los vecinos de la municipalidad, ya que en muchas ocasiones los intereses de una y otro institución mostraban un completo divorcio. Con el tiempo se extendieron sus competencias más allá del término municipal, convirtiéndose en una autoridad territorial que acabó desplazando de sus funciones a las instituciones municipales. En el caso que nos atañe de la confiscación del trigo portugués se observa claramente el poder que había adquirido el corregidor en la municipalidad de Málaga.

Su intervención se hizo por escrito que se adjuntó al acta del Cabildo y en ella estableció que se vendiera sólo la mitad del trigo consignado al factor portugués, porque esta había sido la decisión tomada en el primer Cabildo en que se debatió el tema, ya que "las negociaciones que una vez están despachada y acordadas por ciudad no se han de tornar a tratar en otros Cabildos porque eso sería no dar fin ni despacho a los negocios"¹². Añadió a esto que el precio del trigo era el establecido por el propio Cabildo para cualquier grano que se vendía en la ciudad. Este precio se pregonaba públicamente para que todos aquellos comerciantes que lo quisieran pudieran ir a vender su trigo a la ciudad y si sufría modificaciones en algún momento por causas ajenas al libre mercado, podía causar la desconfianza de dichos mercaderes. Por otro lado el corregidor recomendaba al factor que previamente a la venta del trigo en Málaga contara con el beneplácito del rey de Portugal y que en caso de no disponer de su aprobación en el plazo de cuarenta días debería entregar a la ciudad el trigo que sobrara de la venta y el dinero producto de lo vendido.

Terminaba la resolución nombrando al regidor Gome Cerón como comisionado para entrevistarse con el rey de Portugal y designando otros dos miembros del Concejo para presenciar la descarga de los navíos. El mayordomo debería guardar el trigo en la alhóndiga y asentar la diligencia de notificación al patrón del navío para que pudiera zarpar libremente del puerto. No acabó ahí la cuestión, pues algunos regidores continuaron resistiéndose a perder una parte del trigo siciliano a pesar de la resolución del corregidor y, por otra parte, el capitán de una de las naves vizcaínas detenidas en el puerto de Málaga, Simón de Acuña, protestó justamente por lo contrario, es decir, por haber sido despojado de su carga sin autorización del rey de Portugal.

La situación llegó a ser tan tensa que incluso se temió que la armada portuguesa acudiera a Málaga para liberar por la fuerza las naos apresada por los malagueños, en

cuyo caso no respondían los señores regidores de que el pueblo no se lanzase a defender el trigo, dado la enorme penuria que existía en la ciudad y el hambre que soportaban sus moradores.

6.2. Continúa el pleito

Finalmente el trigo sería vendido en Málaga por el factor Esteban de Aguiar, aunque aun quedaban flecos por resolver en este "negocio". En efecto, los maestre de las naves vizcaínas de cuyas bodegas se había extraído el cargamento de trigo exigían ahora el pago del flete completo, es decir desde Sicilia al Norte de África y no sólo el de Sicilia a Málaga que era lo que se le había pagado. La cuestión se debatió en el Cabildo del día 10 de Septiembre de 1721, argumentando algunos regidores como Micer Agustín y Francisco de Cortina que el factor de Portugal debía aportar la cantidad exigida por los marineros, pues estaba vendiendo el trigo a 12 reales la fanega, precio elevado y con el que el citado comerciante Esteban de Aguiar iba a ser un espléndido negocio.

La verdad es que la ciudad carecía en esos momentos de dinero suficiente para hacerse cargo de pagos extras, por lo que algunos ediles, tales como Juan de Córdoba, alcalde mayor, y el alcaide Martín de Uncibay propusieron que se averiguase cuanto era lo que había que pagarse por los fletes y se tomasen prestados del citado factor portugués. Francisco de Cortina continuaba, sin embargo, oponiéndose a que la ciudad corriera con esos gastos ni a título de empréstito, volviendo a aducir que el factor vendía el trigo a un precio desorbitado.

En el Cabildo celebrado el día 20 de Septiembre se leyó una comunicación del rey de Portugal, entregada a los comisionados que viajaron a dicha corte. En él el monarca luso aceptaba la venta del trigo desembarcado al precio de 10 reales la fanega y se permitía a la ciudad de Málaga retrasar el pago del trigo extraído hasta finales de año. Esta actitud del rey luso, desautorizando en parte las actuaciones de su factor, provocaría nuevas discusiones en los Cabildos y nuevos altercados con Esteban de Aguiar, pues como se ha dicho este estaba vendiendo el trigo a 12 reales la fanega y, además, ya había cobrado 16.000 reales de dicha venta, lo que contradecía las decisiones ya mencionadas del monarca portugués. En el Cabildo del día 23 de Septiembre se ordenó al factor portugués que devolviese los 16.000 reales, así como la diferencia entre los doce reales a que había cobrado la fanega de trigo y los diez a que había autorizado el rey de Portugal. Los 16.000 reales quedarían en depósito hasta final del año 1521, fecha en que expiraba la demora de pago concedida por el monarca lusitano.

Esta orden se notificó al factor el 24 de Septiembre y, además, se hizo público por toda la ciudad el precio del trigo a diez reales.

6.3. Nuevo episodio. El embargo de un galeón consignado por el rey de Portugal a las Plazas norteafricanas.

La necesidad de Málaga y el hambre de sus gentes fue el motivo de otro contencioso con el reino portugués, cuando fue apresado por Juan de Velasco, capitán de las galeras surtas en el puerto de Málaga, un galeón cargado con trigo destinado a los lugares que el rey de Portugal tenía en África así como a la ciudad de Lisboa. El trigo que transportaba fue embargado para su posterior venta en la ciudad. El rey de Portugal protestó de nuevo enérgicamente por este apresamiento y requirió del Cabildo que no se tocara el grano hasta que no llegase a Málaga el factor que tenía a su cargo dicho cargamento, que era el mercader portugués Antonio Peresoa que a su vez actuaba en nombre de Francisco Barbosa.

La disputa del trigo entre los comerciantes y la ciudad de Málaga se dilataría durante varias semanas. Por un lado los jurados, los síndicos personeros y el Cabildo al completo argumentaban que el trigo iba consignado a mercaderes particulares y no al rey de Portugal para abastecer los lugares de África. En este caso debía ser considerado como "buena presa" y, por consiguiente, el trigo debía ser vendido en la ciudad al precio de 10 reales. Por otro lado, la ciudad estaba pasando una enorme escasez de trigo y el hambre se extendía entre su desesperada población, por lo que sus autoridades se afanaban en buscar alimentos. Para evitar que al barco zarpase con su cargamento, el Cabildo ordenó que se le quitaran las velas y el timón y que quedara bajo la vigilancia de Francisco de Cortina. También se designó a dos regidores, Gómez Cerón y Gonçalo de Coalla, para que averiguasen quien era el dueño de ese cargamento de granos¹³.

Por su parte el factor Esteban de Aguiar aseguraba continuamente que el trigo iba destinado a Lisboa y a los lugares de África y que su propietario no era otro que el rey de Portugal. La situación se puso tensa toda vez que el capitán del galeón fue recluido en su barco sin poder salir ni mostrar la carta de fletamento que, según los portugueses, probaría su pertenencia al monarca luso.

El día 23 de Septiembre se dio ocho días de plazo al factor portugués y al capitán del barco para que probaran la procedencia y el origen del trigo. El 26 se recogieron las escrituras de fletamento del galeón y en ellas constaba que el trigo pertenecía al rey de Portugal y no a ningún mercader. En cambio el jurado Antón López aseguraba que por las cartas de fletamento se deducía que el trigo iba consignado a mercaderes y no a la corona portuguesa, por lo que se podía legalmente vender en cualquier lugar, tal y como este mismo galeón había hecho en Almería unos días antes con parte de su cargamento.

El propio capitán del galeón, Jorge de San Antonio, confesaba ante el Cabildo del día 27 que el trigo era de mercaderes y no del rey. Las argumentaciones de Jorge de San Antonio nos hace pensar que, ante el cariz que estaba tomando el asunto, el marino genovés pretendía salvar su negocio que no era otro que el cobro del flete del trigo que transportaba, lo que demandó a los representantes de la ciudad, quienes se comprometieron el día 1 de Octubre a hacerlo tan pronto como se descargase.

Los días siguientes transcurrieron con la presentación de documentos en uno y otro sentido. Antonio Pessoa exhibió el día 3 de Octubre dos escrituras que demostraban la propiedad regia del trigo. Por su parte el sindico personero de Málaga presentó un requerimiento para que no se dejara marchar el galeón con su carga pues la ciudad padecía una extrema escasez, por lo cual "les es lícito e permiso de todo derecho por conservar e guarecer las vidas de todos, retenerlo y aun tomarlo por la mar o por la tierra"¹⁴. Completó el síndico su argumento en pro de que el trigo se quedara en Málaga diciendo que el mercader portugués pensaba venderlo en el primer puerto que encontrase y donde pudiera obtener un precio ajustado a sus deseos, y si no lo había hecho antes era porque no habían encontrado ese buen precio para su venta. Por consiguiente la opinión del síndico malagueño era que el cargamento no era del rey de Portugal, sino de mercaderes particulares y que si se afirmaba lo contrario era por hacer un favor a dichos mercaderes y no porque fuera cierto lo que algunos testificaban con tanta insistencia. Terminaba su requerimiento diciendo que, aunque el trigo fuera del rey de Portugal, podía este hacer a la ciudad la merced de vendérselo para paliar la enorme hambruna que pasaba su vecindario. El trigo comenzó a descargarse al día siguiente, a pesar de las amenazas del capitán de la armada portuguesa para que lo devolviesen. El Cabildo basó su acción en el dictamen emitido por los letrados malagueños el día ocho quienes declararon el cargamento como "buena presa".

Al poco tiempo de comenzar su distribución por la ciudad, se notó que aquellos que lo consumían padecían enfermedades de tipo digestivo que pueden ser calificadas como de trastornos alimentarios. A ello vino a unirse las noticias llegadas desde Almería donde estaba ocurriendo lo mismo tras el consumo de una porción de ese trigo que había sido comprado por esta ciudad antes de que el galeón pasase por las aguas malagueñas.

Podríamos calificar esta situación como jocosa sino fuera por los momentos trágicos por los que pasaban la ciudad. Las disputas habían sido en vano, pues, el día 29 de Octubre el Cabildo ordenó devolver el trigo al galeón porque era de mala calidad. Las autoridades malagueñas tuvieron que dar las oportunas disculpas al factor de Portugal y comprometerse al pago del trigo que había sido ya consumido, para lo cual pidieron un aplazamiento de unos meses. Por su parte el factor del rey de Portugal decidió no actuar legalmente contra la ciudad aunque exigió que la recarga del trigo fuera a costa del Cabildo. El trigo continuaría su viaje a las Plazas portuguesas del Norte de África y posiblemente se trataría del mismo grano que Isabel M.R. Mendes Drumond cita como el que llegó a Ceuta a principios del año 1522 y que estaba en tan malas condiciones que "muito roym que fedya e nem avia homem do mundo que podesse estar"¹⁵

7. Epílogo. La normalidad como tónica dominante en el abastecimiento de granos en el Norte de África

A pesar de los hechos puntuales que hemos relatado en el apartado anterior podemos decir que esta no era la tónica dominante. A lo largo de la mayor parte del siglo XVI el

flujo de trigo desde las costas andaluzas al Norte de África fue continuo, como lo prueba la información que nos ofrece los libros de cargazones del Concejo de Málaga que exponemos en el cuadro siguiente. Este listado demuestra claramente como el puente de comunicación con las Plazas africanas funcionó sin mayor novedad. Era lógico, por otro lado, que cuando la ciudad pasase problemas de abastecimiento su disposición a permitir los embarques fuera menor, pero eso no contradice la afirmación de que los puertos andaluces fueron cruciales para el mantenimiento de las Plazas portuguesas en África y, con posterioridad, de las propias españolas. No es necesario su comentario, por ello nos limitamos, como epílogo de este trabajo, a exponerlo tal y como lo hemos elaborado a partir de la citada información del Archivo Municipal.

CARGAMENTOS DE GRANOS EMBARCADOS EN MÁLAGA HACÍA LAS PLAZAS PORTUGUESAS EN EL NORTE DE ÁFRICA DURANTE EL SIGLO XVI

	Fecha de los cargamentos	Barcos	Trigo(q)	Bizcocho	Cebada
Cargamento de 200 cahíces a cargo de Domingo López Barreto	Del 20 al 22 de Mayo de 1538	De Jorge Griego y San Telmo	2.409	111	
Cargamento de 1.000 cahíces a cargo de Domingo López Barreto	Del 17 de Septiembre al 12 de Noviembre de 1539	De Juan Luys, Santa María de Ajuda, San Antonio, La Concepción, Santi Espiritu, San Telmo, Salvador	12.045,50		
Cargamento de 2.000 quintales de bizcocho a instancia de Mateo de Alamin	Del 25 de Octubre al 16 de Diciembre de 1539	San Antonio, La Concepción, Nuestra S ^a de Clarines Santa María de Ajuda.	2.641		
Cargamento de 60 cahíces de trigo a cuenta de una licencia de saca de 3.000 cahíces	Del 7 al 22 de Noviembre de 1539	San Salvador, de Juan Luis	745		
Cargamento de 740 cahíces de trigo a cuenta de la licencia de saca de 3.000	Del 24 de Diciembre de 1539 a 16 de Enero de 1540	Santa María del Camino, Santa Catalina, Nuestra Señora de Clarines, Buendía, Santa María de Cecilia	6.491		
Cargamento de 100 cahíces de cebada a cuenta de la saca de trigo anterior	Del 23 de Enero al 27 de Febrero de 1540	De Juan Salto, Esperanza y de Francisco Alonso	585		2.670
Cargamento de 6.000 fanegas de trigo por el factor López Barreto	Del 20 de Mayo al 8 de Junio de 1540	Santa María de Gacela, Santa María de la Luz, de Juan Vez y de Roque Hernández	4.974	450	

CARGAMENTOS DE GRANOS EMBARCADOS EN MÁLAGA HACÍA LAS PLAZAS PORTUGUESAS EN EL NORTE DE ÁFRICA DURANTE EL SIGLO XVI

	Fecha de los cargamentos	Barcos	Trigo(q)	Bizcocho	Cebada
Cargamento de 300 quintales de bizcocho adquirido al proveedor de la armada	Del 2 al 17 de Enero de 1540	No Consta		517	
Cargamento de 600 quintales de bizcocho por Mateo Alami	Del 7 al 28 de Febrero de 1540	Consolación		943	
Cargamento de 5.200 fanegas de trigo para Ceuta por Francisco Botello	Del 19 de Abril al 16 de Junio de 1544	San Antón, Nuestra Señora de la Luz, de Tomás de Torres	4.851	711	
Cargamento de Francisco Botello para África	Del 16 de Diciembre de 1544 al 14 de Febrero de 1545	La Concepción, De Vicente Yáñez, de Francisco Montero, Los tres reyes magos	4.734	578	
Cargamento de 2.000 fanegas de trigo para el factor Francisco Botello	Del 11 al 16 de Marzo de 1545	Nuestra Señora del Rosario, La Concepción de Luis López	1.507	497	
Cargamento de 1.000 fanegas de trigo para Ceuta	Del 26 al 27 de Marzo de 1545	La Concepción	1.000		
Cargamento de 3.000 fanegas de trigo para el factor Francisco Botello	Del 21 al 23 de Enero de 1546	San Sebastián y de Héctor Álvarez	1.573		
Cargamento de trigo y bizcocho para Tánger, Arcila y Ceuta	25 de Julio de 1546	No Consta	470	330	
Cargamento de 3.000 fanegas de trigo a instancia de Francisco Botello	Del 17 al 27 de Mayo de 1547	Rey Mago y San Antonio	1.175		
Cargamento de 2.000 fanegas de trigo para Mazagán	1 y 2 de Diciembre de 1547	No Consta	1.893		
Cargamento de trigo a cuenta de la autorización del príncipe para sacar 1.500 cahíces	Del 29 de Noviembre de 1548 al 7 de Enero de 1549	Nuestra Señora de Guadalupe y San Nicolás	1.466,50	507	325
Cargamento de 2.000 quintales de bizcocho	Del 19 de Marzo al 3 de Junio de 1549	Nuestra Señora de Nazareno, Jesús, La Victoria, La Concepción, Santi Espiritu y San Antonio		5.056,50	
Cargamento de bizcocho a cuenta de 1.500 quintales concedidos	Del 24 de Julio al 23 de Diciembre de 1549	San Antonio, La Concepción y La Victoria	2.001		

CARGAMENTOS DE GRANOS EMBARCADOS EN MÁLAGA HACÍA LAS PLAZAS PORTUGUESAS EN EL NORTE DE ÁFRICA DURANTE EL SIGLO XVI

	Fecha de los cargamentos	Barcos	Trigo(q)	Bizcocho	Cebada
Cargamento de trigo a cuenta de una licencia de saca de 200 cahíces	Del 26 de Junio al 12 de Julio de 1550	La Concepción y de Francisco Mingola	4.625		
Continuación del cargamento anterior en virtud de prórroga	Del 15 de Enero al 7 de Febrero de 1551	La Concepción y Santi Espíritu	7.187,50		

Bibliografía

- ARTOLA, M., "El Estado" en *Enciclopedia de Historia de España*. Madrid, 1988.
- BIRMINGHAM, D., *Historia de Portugal*, 1995.
- GALINDO y VERA, L., *Las posesiones hispano-africanas*, Málaga, 1993.
- MENDES DRUMOND BRAGA, I.M.R., "Vivir en Ceuta en el siglo XVI" en *I Jornadas de Historia de Ceuta. Portugal y Ceuta: Una historia común 1415-1668*, I.E.C., Ceuta, 2001.
- TUÑÓN DE LARA, M. (Dir.), *Historia de España*, Tomo 5. La Frustración de un Imperio (1476-1714), Barcelona, 1984.

NOTAS

- ¹ El *Currículum vitae* de Bejarano Robles ha sido publicado recientemente por su hijo Bejarano Pérez en la editorial Sarriá, Málaga, 1999.
- ² La publicación fue hecha por el Instituto General Franco para la investigación Hispano-árabe y corresponde al número 4 de una colección sobre utilización de archivos españoles. Lleva el subtítulo de "Aportación del Concejo y la ciudad de Málaga a esta empresa, a instancia de los factores portugueses, durante el siglo XVI (1513-1574)".
- ³ Este triste final del príncipe portugués Fernando, sirvió de tema a un drama de Calderón de la Barca titulado "El Príncipe Constante".
- ⁴ Ciudad situada en la costa atlántica a ocho leguas de Tánger. Fue fundación romana (Julia Constanca Zilis) y posteriormente conquistada por los godos a los que se la arrebataron los árabes (Hafar-el-Beida). Durante treinta años quedó semivacía como consecuencia del ataque de los piratas normandos, hasta que el reinado de los califas cordobeses le volvió a la vida, llegando a ser una de las poblaciones más importantes del reino.
- ⁵ POSAC MON, C., "Crónica de la Ceuta Portuguesa" en *Portugal y Ceuta, Una historia común (1415-1668)*, I Jornadas de Historia de Ceuta. Homenaje a Alberto Baeza Herrazti, I.E.C., Ceuta, 2001, p. 55.
- ⁶ POSAC MON, C., "Crónica de la Ceuta Portuguesa", *Op. Cit.*, p. 51.
- ⁷ Medida de capacidad para áridos que equivale a 666 litros
- ⁸ Inserta en las diligencias del cargamento correspondiente, que figura en el Libro de Cargazones, fols, 151 vº al 153.

- ⁹ A.M.M. Libro de Provisiones, t. XV, fols. 101 al 102.
- ¹⁰ Actas capitulares, tomo III, folio. 89. Cabildo del 4 de Enero de 1521.
- ¹¹ Actas capitulares, tomo III, folios 241 vº - 243 vº. Cabildo del 14 de Agosto de 1521.
- ¹² Actas capitulares. Tomo III, folios, 244 vº al 251, Cabildo del 16 de Agosto de 1521.
- ¹³ Actas capitulares. Tomo IV, folios. 52 vº-54 vº. Cabildo del 23 de Septiembre de 1521.
- ¹⁴ Actas capitulares. Tomo IV, folios 75 al 81 vº. Cabildo del mes de Octubre de 1521.
- ¹⁵ MENDES DRUMOND BRAGA, I.M.R. "Vivir en Ceuta en el siglo XVI" en *I Jornadas de Historia de Ceuta. Portugal y Ceuta: Una historia común 1415-1668*, I.E.C., Ceuta, 2001, p. 96.