

# LAS EMBARCACIONES, LOS MERCADERES Y SUS PRODUCTOS EN LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE TABARKA Y VALENCIA (1600-1703)

*Roberto Blanes Andrés*

*Universitat de València*

*Resumen:* Este artículo se aproxima a lo que debieron ser las relaciones comerciales entre la isla tunecina de Tabarka (remitente de productos norteafricanos) y Valencia (destino final de los géneros expedidos) a lo largo del seiscientos y los tres primeros años del setecientos. Abordándose temas como los mercaderes que asentados en ambas orillas hicieron realidad estas importaciones, los tipos de embarcaciones, los patronos que las dirigían o los productos que se desembarcaron en el puerto-playa del Grao valenciano. Estudio realizado a partir de los datos extraídos de la serie Peatge de Mar, incluidos en la sección Maestre Racional del Archivo del Reino de Valencia.

*Palabras clave:* Tabarka, Valencia, comercio marítimo, mercaderes, trigo.

*Abstract:* This paper introduces us to what must have been the market relationship between Tabarka tunisian island (sender of north african goods) and Valencia (final destination of shipped products), through sixteenth century and the first three years of the seventeenth century. This article address issues as: the merchants settled down in both sides of Mediterranean sea doers of this imports; the several types of ships used, the skippers head its and de products unloaded in the port-beach of Valencia (*El Grao*). This research is realized on the basis of the documentary series *Peatge the Mar* These series belong to the section of *Maestre Racional* and are preserved in the Archives of the Kingdom of Valencia.

*Key words:* Tabarka, Valencia, Maritime Trade, Merchants, Wheat.

El litoral norteafricano del Mediterráneo occidental está jalonado por una importante red de puertos. Estos enclaves comerciales durante siglos han servido de puertas abiertas por las que ha fluido todo tipo de mercancías. A los fondeaderos magrebíes llegaban no sólo los productos procedentes del interior del Magreb –no es difícil imaginarse la llegada de numerosas caravanas transportando diferentes géneros–, sino también otras mercaderías arribadas por mar, procedentes de monarquías extranjeras. Se trataba, por tanto, de efectos prohibidos en general por la religión, pero consentidos. Aparejado al fenómeno corsario se hallan unas relaciones establecidas entre los núcleos portuarios y su hinterland de influencia. Fruto de estas relaciones fluyen los productos que alimentan las bodegas de las embarcaciones ancladas en las dársenas que salpican la costa de Berbería. Se trata de artículos solicitados en diferentes latitudes fuera y dentro del Mar Interior; movimiento comercial de ida, que, al mismo tiempo, genera otro de retorno a los puertos de partida mercantilizando productos oriundos de diversas ciudades mediterráneas y oceánicas.

La vida de los puertos no sólo exige de naves y mercancías. Ligados a estos artículos de intercambio existía toda una red de hombres de negocios que, sorteando dificultades y prohibiciones, ponía en contacto dos mundos aparentemente antagónicos: el de la media luna y el de la cruz. A lo largo, no sólo del siglo XVII, sino de algunos periodos de la mo-

dermidad, aprovecharon las fisuras en los límites entre ambos mundos. Estos intersticios también fueron forzados por estos mercaderes que, a una y a otra orilla del viejo mar trataban de hacer riqueza aportando al otro lado los productos que les faltaban. Pero los comerciantes no actuaron solos. Contaron con la ayuda de otros actores para forzar la, en principio, rígida frontera que separaba la cristiandad del islam. Entre estos colaboradores del intercambio comercial se hallaban los patrones y marineros quienes, a bordo de sus navíos, zarpaban de alguna de las dársenas que jalonaban la costa magrebí, transportando todo tipo de mercancías y redibujando continuamente unas rutas que no se han modificado a lo largo de los siglos. Se habían configurado unos espacios expedidores que, en no pocas ocasiones devinieron auténticos mercados de esperanza, especialmente cuando las crisis de subsistencia llamaban a las puertas de las ciudades mediterráneas deficitarias en cereales. Y esto era así porque se tenía la certeza de que, estos puertos ubicados en la otra orilla, constituían el último recurso que podía paliar las necesidades de una población carente de productos básicos, especialmente de trigo (el denominado *trigo del mar*)<sup>1</sup>. Por el contrario, en otras ocasiones, más de las deseadas, estas áreas exportadoras, eran verdaderas puntos negros cuando las enfermedades infectocontagiosas se adueñaban de alguno de estos espacios, lacras que tuvieron que padecer con bastante frecuencia durante el período que vamos a estudiar<sup>2</sup>. Sobre estas relaciones comerciales y, muy principalmente entre los puertos magrebíes –singularmente Tabarka– y Valencia, es sobre lo que trata de aportar algunos datos este trabajo.

\* \* \*

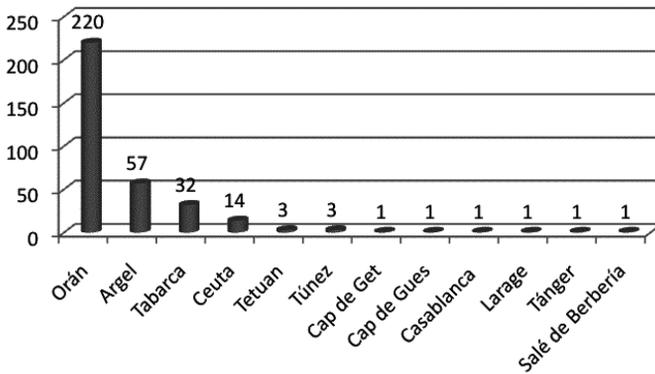
Los enclaves portuarios norteafricanos que se relacionaron con Valencia, tuvieron una preponderancia desigual a lo largo del siglo XVII y principios del XVIII, destacando, por encima de los demás, las dársenas de Orán y Argel, papel predominante que se puede justificar con la investigación realizada, para este mismo periodo, por el autor del presente artículo (Blanes, 2010), que tras analizar cientos de fichas, correspondientes a la serie *Peatge de Mar*, incluida en la sección *Maestre Racional*, y tomando como indicador el número de navíos que fondearon en el puerto-playa del Grao valenciano procedentes de la costa norteafricana (363 unidades), obtuvo los siguientes resultados: la presidencia la encabezaba Orán, de donde zarparon rumbo a Valencia 220 embarcaciones (un 60,6% del to-

<sup>1</sup> *Si bien la población residente en Orán-Mazalquivir subsistía con el trabajo en el campo, el taller y el comercio, la gente de guerra que asistía a la defensa del presidio dependía por completo del transporte marítimo de pertrechos y dinero desde Castilla, así como del denominado trigo de mar, cereal que llegaba de Málaga y sobre todo de Cartagena, y que constituía el principal aporte alimentario de la guarnición y sus cabalgaduras en los años en los que el dinero faltaba y el grano de Berbería era insuficiente* (Alonso, 2000, 320-321 y 355-356).

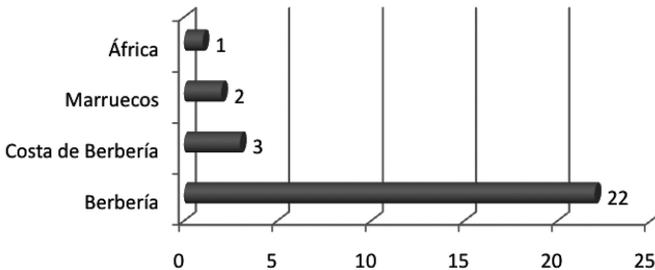
<sup>2</sup> *En Cataluña se tuvo tempranamente la certeza de que en el norte de África y en el Levante otomano se encontraban los focos endémicos de las epidemias de peste. En 1556 el Consell de Cent barcelonés establecía una clara relación entre norteafricano y peste a propósito de la epidemia de Argel. En 1633, se pensaba lo siguiente de Alejandría: “hont se enten que de ordinari hi es lo contagi de Peste”. [...] Un mínimo de 115 avisos brotes de la epidemia en tales áreas se recibieron en Barcelona entre los siglos XVI y XVIII, de ellos 29, tuvieron lugar durante el periodo 1600-1703, distribuidos como sigue: Argelia en 7 ocasiones (1622-1623, 1625-1627, 1648-1649, 1680, 1683, 1691, 1698); Berbería en 7 (1605, 1607, 1609, 1614, 1664, 1670, 1701); Marruecos en 2 (1647-1649, 1664); Túnez, también en 2 (1644, 1702-1703); Trípoli en una sola (1701) y Levante en 4 (1614, 1619, 1670) (Martín, 2001, 136-138).*

tal). Le sigue a una distancia considerable, Argel, con 57 naves (un 15,7%). El tercer lugar lo ocupa Tabarka, con 32 navíos y el 8,8%. Ceuta apenas supera la barrera de la decena (14 y un 3,9%). Por debajo, nos encontramos con Tetuán y Túnez con 3 unidades respectivamente lo que supone el 0,8%, mientras que Tánger, Casablanca, Larage, Salé de Berbería, Cap de Get (regne de Marroc) y Cap de Gues (costa de Berbería) tienen una presencia testimonial al aportar una sola nave cada uno de ellos, lo que se traduce en un 0,3% del total. Por último nos hemos encontrado con un listado de nombres que representan espacios geográficos amplios, sin detallar el topónimo del puerto de donde partieron las embarcaciones con destino a nuestra ciudad, contabilizándose 28 unidades, que se distribuyen como sigue: Berbería encabezará esta nómina con 22 y un 6%, seguida de Costa de Berbería con 3 y el 0,8%, Marruecos con 2 y el 0,5% y África con 1 y el 0,3% del total. Veamos estos resultados en las gráficas elaboradas a tal efecto:

**Cuadro I.** Embarcaciones procedentes de puertos del norte de África



**Cuadro II.** Embarcaciones procedentes del espacio norteafricano



De los puertos como de los espacios norteafricanos mencionados y como apuntan las cifras obtenidas, Orán y Argel monopolizaron las tres cuartas partes (exactamente el 76,3%) de todas las embarcaciones que afluyeron al puerto valenciano durante el periodo temporal que estamos analizando, repartiéndose el resto de puertos y ámbitos el otro cuarto. Sin lugar a dudas, la dársena oraní y argelina canalizaron la mayoría de las exportaciones a nuestra ciudad, una realidad probada que nos debería llevar a estudiarlas, pero ambas han sido, en diferentes trabajos, el eje central a partir del cual se ha tratado de comprender la realidad político-social, comercial y religioso entre el mundo musulmán y cristiano; teniendo los restantes puertos un tratamiento desigual y, en ocasiones, dando la sensación de ser subsidiarios de los anteriores. Este papel secundario es lo que nos ha interesado al emprender este trabajo; saber qué aporta a las importaciones valencianas, cómo o quiénes serán los responsables de llevar a cabo este comercio desde la isla tunecina de Tabarka<sup>3</sup>.

Intentar establecer los perfiles de las relaciones económicas y comerciales de la ciudad de Valencia y la isla tabarquina durante el seiscientos, es una tarea que sólo se puede realizar de una manera endeble. Las posibles razones que pueden explicar la pobreza historiográfica desde la vertiente valenciana respecto al tema, podemos encontrarla en la dispersión y fragmentación de la documentación para analizar los flujos económicos de un comercio que no siempre fue bien visto por las autoridades civiles y eclesiásticas.

No son muy numerosas las investigaciones que se han ocupado en analizar un enclave tan importante para los intereses estratégico-comerciales de la monarquía hispánica del seiscientos, como lo fue Tabarka, especialmente en un período tan agitado en la política mediterránea y particularmente de las relaciones hispano-tunecinas<sup>4</sup>. Nuestro trabajo tratará de rellenar un pequeño espacio de esta omisión, desde la aproximación a las relaciones comerciales marítimas entre el enclave tunecino y Valencia en el periodo comprendido entre 1600 y 1703. Somos conscientes que solo es una pieza de un puzle amplio y complejo.

Esta pequeña isla (antigua colonia fenicia, repoblada posteriormente por romanos, vándalos o bizantinos) cierra y protege una bahía, cerca de la cual, y ya en el continente, existe una localidad con el mismo topónimo que ella. Tiene forma triangular, y presenta unas dimensiones de 750 metros de longitud por 500 de anchura, lo que equivale a 16 hectáreas de superficie. Por lo que respecta a la altura, la cota máxima, ubicada en el castillo es de 92 metros. Asimismo, presenta una costa acantilada de contornos rocosos (Vilar, 2007, 267-287). Es una roca casi sin vegetación y desfavorecida por la pluviometría anual lo que se traduce en anquilosados pastos<sup>5</sup>. Su verdadera importancia radica en ser

<sup>3</sup> Cervantes, en el Quijote, la cita diciendo *que es un portezuelo o casa que en aquellas riberas tienen los ginoveses que se ejercitan en la pesca del coral* (Cervantes, 1969, p. 39). En 1610 el capitán Alonso de Contreras la describe como *lugar fuerte, ocupado por los genoveses, con cinco castillos, agua potable, y puerto seguro para cuatro o cinco galeras*. Contreras, 1956, p. 225. Citado por Vilar, 1995, 166).

<sup>4</sup> Si exceptuamos las destacadas aportaciones del profesor Juan Bautista Vilar Ramírez, que además de las ya mencionadas, añadiremos “La percepción del Magreb en la cartografía histórica española”, *Anales de Historia Contemporánea*, 23 (2007), pp. 31-49. “Cartografía hispánica sobre Túnez (1500-1881)” *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 187, Cuaderno 1, 1990, pp. 145-160. Existiendo una extensa bibliografía italiana, francesa y tunecina.

<sup>5</sup> *Un canal de apenas 500 metros separan la isla del continente, cuyo abrupto litoral forma parte de los macizos montañosos que incomunican el mar y las llanuras interiores de Berja y Jenduba. Tabarka domina por tanto la desembocadura del río inmediato y comarca de su entorno, siendo además salida natural al mar de Krumiria [...] de las maderas de sus bosques y de sus productos naturales.* *Ibid*, 267.

un excelente punto de protección del litoral más cercano; escenario de una próspera pesquería de especies mediterráneas como el atún y la sardina, a lo que se sumarán los importantes beneficios comerciales que suponía la explotación y monopolio del coral tabarquino y del comercio en general (grano, pieles, telas...) sin olvidar las ganancias que se extraían en el intercambio y venta de cautivos o su situación cercana a la frontera argelina, lo que le otorgaba un carácter trascendental para los intereses político-estratégicos y económicos de la monarquía hispánica del quinientos y el seiscientos.

A mediados del siglo XVI, Barbarroja, se proclama rey de Argel, sometiendo Túnez en 1534, por lo que los habitantes desde Trípoli hasta Orán se le someten de grado o por la fuerza, subyugando el resto de pueblos y convirtiéndose en un peligroso enemigo para la corona española y los países ribereños del mar interior. A este doble desafío, político y estratégico, responderá el emperador Carlos V en 1535 reuniendo una flota para atacar estos territorios norteafricanos. En efecto, desde estas costas los piratas y corsarios amenazaban y fustigaban a las embarcaciones y costas españolas e italianas. Siguiendo su plan de actuaciones el emperador sitia y conquista Túnez reponiendo al anterior *bey*. Más adelante, en 1541, intenta conquistar la plaza de Argel para neutralizar los ataques corsarios, pero esta vez no tiene éxito y debe retirarse, aunque mantiene el enclave estratégico de Tabarka.

De este modo la isla tabarquina pasa a formar parte de toda una serie de enclaves y plazas ubicadas en la costa nordeste del reino *hafside* que, en la Edad Moderna interesó a las ciudades y los reinos de la cuenca occidental del Mar Mediterráneo. Esta región tuvo una importancia estratégica adicional después del enfrentamiento entre los otomanos, establecidos en Argel, y los españoles que se adueñaron de Túnez en 1535. Es bajo estas circunstancias que la isla de Tabarka se transforma en una plaza fuerte española, después de firmar el tratado de protectorado entre el monarca español y Moulay Hassen de Túnez, quien “*donnait droit au vainqueur d’occuper toutes les places qu’il jugeait utiles pour lutter contre le resque ottoman*”<sup>6</sup>. Además del hecho de que la isla se había convertido en una plaza militar española gestionada por el virrey de Sicilia, Tabarka era, sin duda, una de las mejores plazas situadas en la costa entre Bizerta y Annaba, que conformaba un fuerte de 600 soldados (Boubaker, 2011, 232).

Como se ha comprobado la soberanía de la isla era española desde la expedición carolina, aunque su verdadera importancia económica tendrá lugar cuando una compañía de mercaderes genoveses liderados por la familia Lomellini (Agostino, Francesco y Nichola, señores del puerto Ligur de Pegli) a la que se agregaron los Grimaldi y otros comerciantes, negociaron con España la apertura de unas instalaciones pesqueras y mercantiles en esta isla. En 1542 se firmó un asiento en exclusividad entre el virrey de Sicilia y los Lomellini y los Grimaldi, en virtud del cual, la sociedad que representaban, se comprometía a fortificar (levantaron una fortaleza con capacidad para 400 soldados y una cadena de fuertes y torres que protegieron la isla), defender y poblar el lugar, y abrir una factoría para la pesca del coral en los mares limítrofes a Tabarka, así como a operar bajo pabellón español y a tributar al soberano español el quinto real sobre la producción de dicho coral (el asiento se renovó periódicamente hasta 1708). Por su parte el monarca español se obligaba a sufragar una parte del presupuesto de las defensas, del equipamiento artillero de la isla y el mantenimiento de la guarnición (que se componía de unas decenas de soldados).

<sup>6</sup> Rousseau, 1983. Citado por Boubaker, 2011, 231-242.

Sin duda la creación de la factoría de pesca de coral alteró la constitución social de los habitantes de la isla. Inicialmente, la mayoría de la población era masculina (integrada exclusivamente por soldados y pescadores). Este núcleo, un tanto inestable, dio paso a una comunidad permanente donde la familia era el epicentro. Una indicación de 1584 nos informa que la isla estaba poblada por 1211 habitantes (Luxoro, 1977, 87), que se distribuía de la siguiente forma: 20 administradores, 6 religiosos (frailes agustinos, encargados del servicio parroquial), 65 soldados y oficiales, 40 artesanos, 280 coraleros, 500 artesanos e intermediarios comerciantes y 750 personas que constituían 150 familias. El origen de esta población era diversa: toscanos, corsos, sicilianos o individuos naturales de la costa ligure<sup>7</sup>. Otro elemento potenciador del enclave vendrá dado por la evacuación española de Bona, después de destruir la ciudadela para impedir que cayera en manos de los turcos, pues su mantenimiento era muy costoso y, a mayor abundamiento, su utilidad era mínima una vez consolidada la presencia de la monarquía hispana en Tabarka. El gobierno de la isla se repartió inicialmente entre las dos familias más poderosas los Lomellini y los Grimaldos, aunque los primeros terminaron por hacerse con el control de los intereses genoveses de la isla.

Tras la firma del tratado, los Lomellini, traerán desde su tierra natal un grupo de colonos que se encargarán del desarrollo de las actividades pesqueras. Óptimo negocio, que mantuvo vivas en todo momento las relaciones con la metrópoli genovesa. En principio, los países del Magreb aprovecharan la ocasión para dar salida a través de la isla a muchos de sus productos, como cereales, ganado, caballos, pieles, cueros, cera, madera o esclavos; al mismo tiempo introducían en el mercado magrebí aquellos artículos de los que eran deficitarios, tales como manufacturas diversas, vinos, aceites, productos de reexportación y plata amonedada española. Con todo, conviene matizar que, la verdadera riqueza de la isla se encontraba en sus costas; concretamente, en el coral. Es por eso que su pesca “venía produciendo al rey de Túnez 80.000 ducados anuales, renta multiplicada al ser transferida la isla a España. Solamente en 1584 fue vendido en Lisboa coral tabarquino por valor de 100.000 ducados” (Vilar, 1995, 267-287). Esta prosperidad, sin embargo, pronto levantó intereses en el mundo musulmán y, por consiguiente, se convirtió en un peligro, teniendo en cuenta la proximidad de Tunicia y de Argel. Las primeras amenazas contra la isla provinieron del rey de Argel con el apoyo de Francia en 1556. Los ataques argelinos y franceses se sucedieron en años posteriores, aunque sin éxito. Recordemos que el comercio exportador que se generaba en la isla era muy importante al afluir a ella mercancías de diversa naturaleza como: trigo, cebada y legumbre; cera y miel; aceites; bueyes y carneros; lanas; cueros, caballos y esclavos destinadas a diversas ciudades del Mediterráneo. Para la salvaguardia y movimiento de estos géneros había en la isla tres grandes almacenes, de dos pisos, de más de 40.000 cargas de capacidad para granos y lanas; dos para cueros y aceite; uno para maderas de construcción y otro para el coral. Además se erguían en ella: un arsenal de construcción de barcas; dos almacenes de provisiones; dos molinos de camellos y varias cisternas y fuentes. Sin lugar a dudas un reclamo para las potencias enemigas de la monarquía española.

---

<sup>7</sup> *Se estimaba que al máximo de su desarrollo, la isla no acogería más de 2000 personas. [...] Estaba obligada a desplazar su superávit demográfico hacia el continente cercano. Los solteros no podían casarse sin una autorización del gobernador de la isla* (Boubaker, 2011, 235).

En el siglo XVII Tabarka deja de ser el floreciente emporio que había sido en la centuria anterior. Entre los factores que coadyuvaron a su decadencia podemos encontrar el empobrecimiento de los criaderos de coral de su entorno más inmediato, el corsarismo tan frecuente y tan peligroso para la navegación y el comercio; la rivalidad de las pesquerías francesas establecidas en el Bastión de Francia (junto a la Calle) y otros menores entre los cabos de Rosa y Negro, lo que obligó a los Lomellini (tenían el monopolio comercial a través de la Compañía de África y fijaban los precios de los productos locales que podía exportar sin pagar derechos al bey, tratado de 1676) a reconvertir sus negocio diversificándolos (Vilar, 1995, p. 167). Esta transformación dio lugar a la búsqueda y comercio de productos alternativos al coral, tales como los vinos italianos, que se comercializan en el Magreb a cambio de artículos autóctonos: cereales, cueros, cera, ganado vivo y diferentes géneros. Sin embargo, este comercio fracasará como consecuencia de la competencia francesa en la zona, pues se sustituyó el vino italiano por el francés. Este cambio repercutió en la economía del enclave que se tornó cada vez más deficitaria (Vilar, 1995, p. 167).

A las dificultades anteriores añadiremos la rivalidad que mantuvieron Francia y España a lo largo del seiscientos. El estado de enfrentamiento casi endémico entre las dos monarquías rivales dará lugar a continuas agresiones por parte francesa contra la isla (con o sin la participación de argelinos y tunecinos)<sup>8</sup>. La suma de todos estos inconvenientes, junto a la arbitrariedad por parte de la monarquía hispana en cumplir sus compromisos financieros y militares, requirió un examen en profundidad del estatus de la factoría. Aunque se iniciaron conversaciones con el objetivo de modificar el contrato vigente, pocos cambios se introdujeron a los pactos ya establecidos. La reivindicación más solicitada por los genoveses fue que la soberanía de la isla dejara de ser española y pasara a ellos. Pretensión que la monarquía hispana desestimó siempre.

Los Lomellini presionados por diversas potencias<sup>9</sup>, accedieron a vender sus derechos o ceder la isla al bey; éste la ocupó repentinamente en junio de 1741 e hizo prisioneros a los habitantes reduciéndolos a esclavos.

Este apunte a la historia de la isla puede cerrarse con las palabras de Fernand Braudel quien define Tabarka como “la isla del coral, feudo de los Lomellini, isla, por otra parte, de múltiples recursos exportación de trigo y cueros, rescate de prisioneros que encontraron refugio en ella. [...] Tabarka organizada por los Lomellini, en la costa norteafricana, extraña ciudadela comercial, muy viva todavía durante el siglo XVI, de la que fluyen hacia Génova los fabulosos beneficios de la pesca del coral” (Braudel, 1953, 207 y 455).

Tal y como hemos indicado anteriormente, para tratar de contestar algunos de los interrogantes planteados inicialmente, la documentación del Archivo del Reino de Valencia correspondiente a la serie *Peatge de Mar* es un auxiliar imprescindible. Esta serie se halla, asimismo, incluida en la sección Maestre Racional. El propósito original de la creación de

<sup>8</sup> [...] siendo la más conocida de estas acciones la intentada en mayo de 1633 por el corso Giudicelli, naturalizado francés con el nombre de Sansón Napollon, que estuvo a punto de verse coronado por el éxito. *Ibid*, p. 167.

<sup>9</sup> Durante el siglo XVII el Lomellini acentúa su independencia de España, y el señorío de Tabarka vio fortalecer sus prerrogativas también simbólico el de la soberanía, en una relación compleja con varias potencias europeas (Génova, cuyo Lomellini estaban sujetos, y en España todavía formalmente la celebración de isla, y Francia participan cada vez más en el comercio con los países del Magreb) y africanos (Túnez y Argel, que fue impuesto Tabarka) (Bertrand y Planas, 2011, 1-20).

estas fuentes era dejar constancia diaria de los navíos que llegaban a la playa del Grao, detallando su tipología, nombre del patrón, procedencia, cargamento, cantidad y naturaleza de las mercaderías, el nombre de las personas con ellas relacionadas, bien sea en calidad de remitente como de destinatario, así como de las cantidades satisfechas por los diferentes títulos impositivos con que eran gravados los distintos artículos y navíos. De los ciento tres años que abarca la investigación, sólo hemos podido estudiar con detenimiento ochenta. Ahora bien, de estos ochenta años la documentación íntegra se conserva para sesenta y tres, que son los aptos para ser empleados a pleno rendimiento con fines estadísticos<sup>10</sup>. Los restantes años hasta completar la cantidad de ochenta, están incompletos, y se caracterizan por detallar exclusivamente los cinco primeros meses o los seis meses últimos del año al que hacen referencia<sup>11</sup>. Este último bloque, aunque incompleto, nos ha ayudado a aproximarnos, un poco más, a lo que debieron ser las exportaciones tabarquinas hacia la ciudad del Turia.

El exhaustivo análisis de los orígenes consultados nos lleva, en primer lugar, a desmenuzar las características de las naves que transportaron las múltiples mercaderías hasta los almacenes valencianos, centros de contención y distribución a los propietarios de los productos o a los establecimientos encargados de su venta y posible redistribución a otros lugares. Sin duda unas protagonistas básicas en toda relación marítima, bastimentos que fondearon en el Grao de Valencia procedentes de dársenas y espacios del litoral norte-africano, como los ya mencionados de Tabarka, Ceuta, Tetuán, etc.

A lo largo de la centuria el número de embarcaciones en circulación por el puerto-playa valenciano que registran nuestras fuentes, procedentes de los espacios mencionados, se aproxima a la cantidad de 58 unidades. Aunque nuestra documentación tiene ciertas lagunas (en ningún caso nos ha facilitado el arqueo de los navíos), el catálogo de naves del que disponemos nos parece lo bastante significativo como para afrontar el estudio individualizado de los puertos y espacios con la composición de las flotas mercantes que en el siglo XVII visitaron Valencia.

El examen de las embarcaciones que se registraron durante el periodo analizado, lo vamos a realizar a partir de los diferentes sistemas de propulsión utilizados<sup>12</sup>; así podemos distinguir tres grupos: en primer lugar, las embarcaciones que navegaban con velamen cuadrado o mixto (utilizaban al mismo tiempo la vela cuadrada y la triangular); en segundo término las que navegaban con aparejo triangular o latino; y en último término las que empleaban, principalmente, el remo como elemento de propulsión y la vela triangular como sistema de apoyo de aquél. Estos tres grupos se pueden quedar reducidos a dos: “[...] uno que emplea el remo como instrumento fundamental de propulsión, y la vela, triangular principalmente, como sistema subsidiario de aquel; y un segundo grupo impul-

<sup>10</sup> 1600, 1601, 1602, 1603, 1604, 1605, 1606, 1608, 1609, 1610, 1611, 1615, 1616, 1619, 1626, 1627, 1629, 1634, 1635, 1636, 1637, 1638, 1640, 1641, 1642, 1645, 1649, 1650, 1651, 1652, 1653, 1654, 1655, 1658, 1659, 1660, 1662, 1663, 1664, 1665, 1667, 1670, 1671, 1672, 1673, 1674, 1675, 1677, 1680, 1681, 1682, 1683, 1684, 1687, 1688, 1690, 1693, 1695, 1697, 1700, 1701, 1702 y 1703.

<sup>11</sup> 1612, 1614, 1617, 1618, 1620, 1621, 1622, 1623, 1624, 1625, 1628, 1631, 1632, 1639, 1643, 1679, 1696.

<sup>12</sup> Para ello manejaremos la clasificación efectuada por el capitán de las galeras pontificias; Pantero Pantera, que en el seiscientos concibió una ordenación de los diversos buques que surcaban el Mediterráneo y el Atlántico, agrupación que se aproxima bastante al catálogo de embarcaciones que nos han ido apareciendo en los legajos citados con anterioridad (Pantera, 1613).

sado exclusivamente a vela, con dos subgrupos – uno que utiliza la vela cuadrada o mixta, y otro que apareja velamen triangular o latino” (Salvador, 1972, 183).

Las diferentes naves que se incluyen en cada uno de los dos conjuntos mencionados son herederas de una tradición naval de origen medieval con un diseño antiguo para la época que nos ocupa, y que, en algunos casos, fueron decayendo hasta su desaparición, mientras que en otros se adaptaron a los nuevos tiempos o dieron lugar a nuevos tipos.

A tenor de esta clasificación ordenaremos las embarcaciones, de cuya existencia ha quedado constancia oficial a través de los volúmenes consultados del *Peaje de Mar*, procedente de Tabarka.

En las tablas siguientes vamos a mostrar el resultado numérico de los dos grupos (remos y velas) en que hemos englobado el catálogo de embarcaciones presentes en la documentación analizada, abordando posteriormente su estudio y comentario:

*Primer grupo*

EMBARCACIONES CON VELAS LATINAS

<i>Tipos</i>	<i>Unidades</i>	<i>Años</i>
Barcas	2	1629 (1) <sup>13</sup> , 1660 (1)
Gánguil	3	1680 (2), 1700 (1)
Saetía	11	1654 (1), 1655 (1), 1660 (1), 1671 (4), 1672 (3), 1682 (1)
Tartana	1	1680 (1)
<i>Total</i>	<i>17</i>	

EMBARCACIONES CON VELAS CUADRADAS-MIXTAS

<i>Tipos</i>	<i>Unidades</i>	<i>Años (número de naves)</i>
Patache	2	1671 (2)
Nao	13	1629 (1), 1638 (6), 1639 (2), 1653 (1), 1655 (1), 1670 (1), 1682 (1)
<i>Total</i>	<i>15</i>	

El segundo grupo, formado por las embarcaciones con remos y aparejo latino, no tienen ningún representante entre las naves llegadas al Grao de Valencia desde el puerto tabarquino, obligándonos a centrar nuestro estudio en las embajadoras que componen la primera agrupación. Nómina de naves que suman un total de 32 unidades, saldándose en un empate técnico el número de buques de los dos subgrupos (los de aparejo latino y vela

<sup>13</sup> Número de unidades que fondearon en el Grao de Valencia.

cuadrada-mixta) que llegaron hasta nuestro litoral; concretamente el primero alcanza los 17 buques (53%) mientras que el segundo no sobrepasa la quincena (47%).

Respetando los porcentajes obtenidos empezaremos por comentar los navíos de aparejo latino. La mayoría de los estudiosos del Mar Interior están de acuerdo que estamos ante el modelo de buque más representativos del Mediterráneo; siendo los más utilizados para el comercio de cabotaje o de travesías cortas. De los 4 prototipos que fondearon en nuestro puerto-playa, destaca la saetía que alcanza las 11 unidades y el 65% del total. Le sigue de lejos el gánguil con 3 y el 17,6%. La barca es la siguiente, con 2 y un 12%, mientras que la tartana tiene una presencia anecdótica al registrarse una sola embarcación y el 5,9% del total.

A tenor de los resultados obtenidos, estamos en condiciones de afirmar que de los cuatro modelos aportados por la documentación, la saetía, se alzan en protagonistas indiscutibles. De los seis años, que su presencia está constatada en el puerto-playa valenciano, destaca 1671 al contabilizarse 4 unidades, seguido de 1672 con 3 y los cuatro años restantes (1654, 1655, 1660 y 16782) con una sola embarcación.

Siguiendo la discriminación establecida el segundo subgrupo de velas cuadradas o mixtas, más característico de la navegación atlántica, representan el 47% del total de las entradas, porcentaje inferior, aunque muy cercano al obtenido por las embarcaciones con vela triangular.

De los modelos anteriormente reseñados y como apuntan las cifras logradas, el modelo que con más frecuencia menciona nuestros documentos es la nao. Así de los 15 buques que hemos conseguido concretar, las naos monopolizan el 86,7%, con 13 embarcaciones; mientras que la polacra tiene una presencia testimonial en nuestra playa, al representar el 13,3% con 2 buques. Por tanto, la presidencia de esta familia tipológica, la ostenta la nao.

Como manifiestan nuestros números, a lo largo del siglo XVII y principios del XVIII los tráficos importadores mercantiles entre Tabarka y la ciudad de Valencia se efectuaron preferentemente a expensas de buques de pequeño fondo y de voluminoso bastimento.

En cuanto a los hombres que condujeron sus embarcaciones, trasladando los géneros que demandaba la sociedad valenciana hasta nuestra playa, algunas impresiones podemos extraer de los testimonios originados por los registros consultados; las repeticiones de nombres es bastante frecuente, en especial la nómina de patronos que aparecen en más de una ocasión. Antes de pasar a relacionarlos tenemos que destinar unas líneas a los patronos<sup>14</sup> que sospechamos unidos por lazos familiares como el trío apellidado Jacomo (Reina, Cornelio y Reynaldo) a Reina lo encontraremos en dos ocasiones, concretamente en los meses de enero y febrero de 1638, desembarcando importantes cantidades de trigo (un total de 4720 cahíces) destinado al mercader de origen italiano, afincado en Valencia, Constanti Sernesio/Cernesio. A la nómina de productos tenemos que añadir dátiles, guisantes, habas, dos caballos y papel de Génova. A Cornelio Jacomo lo hallaremos en dos ocasiones (en abril y julio de 1638) transportando solo trigo para el dúo familiar formado por Constanti y Francisco Sernesio/Cernesio. Cerrara esta

---

<sup>14</sup> La carencia de testimonios secundarios en torno a la figura del patrón, nos impide saber su procedencia, dato que nos ayudaría a relacionarlos, averiguando los posibles lazos de consanguinidad que tenían o la simple coincidencia en sus apellidos.

saga Reynaldo Jacomo, que en 1639 gestionará algunas cajas de pasta para su propio consumo. Otra estirpe a tener en cuenta, es la constituida por los Daniel (Ciprian, Arnau, Onorat); el primero, el más veterano de los tres, fondeó con su nave en 1629; trasladando, en su barca, 338 cahíces de trigo para el aludido Constanti Sernesio/Cernesio. El segundo lo localizaremos en una sola ocasión en el año 1671, transportando fundamentalmente trigo (500 cahíces) para Francisco Ganche y pequeñas cantidades de garbanzos y cuscús. Arnau también lo encontraremos en una sola ocasión (1680) llevando trigo (190 cahíces) y garbanzos. Finalizaremos con la pareja constituida por Pierre y Isidro Brue/Brie. Pierre en 1670 gestionará íntegramente una partida de trigo y de garbanzos; mientras que Isidro en 1671 seguirá los pasos de su antecesor, formalizando los mismos artículos para él y Antonio Mainón.

En el capítulo reservado a patrones que enarbolaban su propio nombre, sin ningún lazo de consanguinidad, cabe destacar, a Jacomo Matildo por la cantidad de productos que importó en un solo viaje, así en 1655 podemos leer que desembarca trigo, jabón, azufre y diversas cajas y baúles (no se inventarió los artículos que contenían) designados a Alonso Gisbert, Lazaro del Mor<sup>15</sup> y Agostí Moll. Otros protagonistas son Guillermo Archilla, Mateu Espinasi o Paulo Gerónimo Gillassa.

Hasta el momento hemos analizado el tráfico exportador del puerto de Tabarka a nuestra ciudad desde la perspectiva de las embarcaciones, los patrones que las comandaban y las oscilaciones anuales. A continuación trataremos de realizar una doble evaluación, los productos importados (centrándonos en los que tuvieron mayor peso específico) y los individuos que hicieron posible este comercio; personajes instalados en ambas orillas de este intercambio<sup>16</sup>.

Los productos exportados desde Tabarka pivotarán alrededor de tres ejes fundamentales: el trigo, los dátiles y los garbanzos; sin olvidar aquellos otros géneros que completaron la nómina de mercancías que consumieron los valencianos del momento. Ninguno de los cargazones examinados transportó coral destinado a nuestra ciudad, ausencia, que podemos justificar como resultado del agotamiento de su pesca en las zonas productoras cercanas a Tabarka en el seiscientos.

Valencia a principios del siglo XVI se situaba entre las ciudades más grandes de la Península Ibérica, con aproximadamente unos 45.000 habitantes intramuros cifra que aumentaba sensiblemente hasta 52.000 para todo su término, casi un cuarta parte de la población del reino. Ciudad, donde el trigo era el alimento básico en la mesa de los valencianos. Desde las personas más humildes hasta los más altos estamentos de la población lo consumían. El gran problema radicaba en asegurar su abastecimiento, un trabajo complejo que necesitaba de una maquinaria administrativa bien engrasada para conseguir el grano necesario en las zonas productoras, lo que causaba grandes dispendios a los jurados de la ciudad.

La huerta valenciana, debido al clima y a la calidad de su suelo, no ha sido muy apta

---

<sup>15</sup> Para saber más sobre Lazaro del Mor, consultar (Blanes, 2010, 197-198).

<sup>16</sup> Puede sorprender las referencias, en los antecedentes documentales fiscalizados, a personas no relacionadas profesionalmente con la actividad comercial, que surgen como destinatario de heterogéneos artículos llegados a la playa del Grao. Por lo general, reciben pequeñas remesas consignadas al suministro familiar (el semolero Gerónimo Lobo) o algunas mujeres (M<sup>a</sup> Ursula o la viuda Barincha), lo que las excluye de los circuitos comerciales.

para el cultivo extensivo de cereales<sup>17</sup>, lo que se traducía en carencias, ya que el trigo producido generalmente sólo servía para alimentar a los habitantes de la ciudad durante los 4 o 5 meses siguientes a la cosecha, y en la baja calidad de su producción<sup>18</sup>.

Las dos terceras partes del año, pues, se cubrían con suministros de trigo procedente del exterior. El grano procedente del mundo musulmán no faltará a la llamada de una ciudad como Valencia, a pesar de las incompatibilidades, tanto políticas como religiosas. Este rechazo oficial se había plasmado en una serie de disposiciones que prohibían oficialmente el comercio con los infieles. Ahora bien, la tolerancia, por una parte, y el pragmatismo burgués por otra, supo eludirlas ya desde los tiempos medievales (Salvador, 1976, 117-124).

Un ejemplo de este comercio ilegal lo constituye el trigo. Su importación desde la costa norteafricana reunía varias ventajas que Martín Corrales resume en este párrafo: “la cercanía del litoral norteafricano posibilitaba llevar a cabo rápidas expediciones en busca del cereal y, por tanto, conjugar con celeridad puntuales situaciones de escasez o carestía. Las características de estos granos los hacían especialmente aptos para conservarse durante espacios prolongados de tiempo. Además, el trigo fuerte, típico del Magreb, era mucho más barato que el europeo” (Martín, 2001, 311). Asimismo, en relación con este tema podemos recordar las palabras del cónsul francés, en Alicante, Pregent cuando, en 1669, escribe: “Siempre que falta grano llega cierta cantidad de navíos franceses y de otras banderas que cargan en Túnez, Cerdeña, Sicilia, y Tabarka, descargando desde Cataluña hasta Cádiz” (Pradells, 1990, 108).

Con diferencia, es el producto más frecuente en las exportaciones procedentes del puerto tabarquino de cualquier naturaleza, afirmación que podemos constatar por medio del cuadro III.

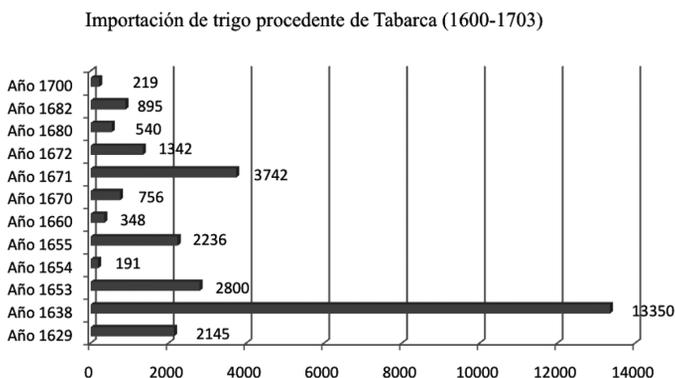
Los resultados obtenidos en la investigación constatan la adquisición de trigo que se realizó durante 12 años, a lo largo de todo el periodo que estamos analizando, destacando, de entre ellos, 1638, año, donde las importaciones frumentarias superaron con creces los 13000 cahíces (esta demanda de trigo, posiblemente, fue el resultado de un conjunto de factores, de los que destacaremos: la sequía que se produjo en todo el Reino de Valencia<sup>19</sup>, la caída de los mercados del norte del Reino y de la zona catalano-rosellonesa, la guerra con Francia o la revuelta catalana), por el contrario, 1654 es el más pobre al no sobrepasar los 200 cahíces. El volumen comercializado supera los 28.000 cahíces. La nómina de comerciantes que hicieron posible este intercambio, desde ambas dársenas, es importante.

<sup>17</sup> *El punto débil de la agricultura valenciana era la deficiencia cerealista y la marcadísima irregularidad de la cosecha olivarera. La ciudad tenía que depender, en gran parte, para cubrir las necesidades del consumo, de importaciones procedentes de África, de Aragón, de Castilla, de Andalucía y del granero siciliano. Cuando por cualquier motivo las remesas se retardaban, el mercado quedaba desabastecido, se originaba la escasez y con ello irrumpían las secuelas acostumbradas: elevación de precios, acaparamiento y agio. Fenómeno que se registra idéntico en la mayor parte de las plazas mediterráneas...* (Santamaría, 1966, 93 y 94).

<sup>18</sup> *En Alpuente con frecuencia se consume mezclado con salvado. En Burriana un agente real constata que la burguesía come, preferentemente, el trigo importado, relegando el autóctono* (Casey, 1983, 58).

<sup>19</sup> *La agricultura se vio directamente afectada por una excepcional sequía en todo o parte del Reino de Valencia en los años: ...1625, 1626, 1627, 1628, 1631 1635, 1637, 1645, 1650... En 1638 el batlle de Caudete declaraba: este año en este lugar no se ha cogido en secano ninguna cosa como consecuencia de la sequía tan fuerte que hemos padecido* (Casey, 1983, 53 y 75).

Cuadro III. Importación de trigo tabarquino



En las dos orillas encontramos hombres cuya presencia es esporádica (se limita a un solo intercambio), instituciones civiles, los patrones de las embarcaciones y los verdaderos dinamizadores de esta ruta, los grandes mercaderes tanto a título individual como familiar. Desde Tabarka y a través de los documentos consultados, nos hemos vinculado a un registro de remitentes destacados, como Juan Labarta que actuará en su nombre, en algunas ocasiones, o formando pareja con Enrique Chalón; Vicente Domingo (menor), Agustín Grafió/Grafió, el Gobernador de Tabarka (no se especifica el nombre ni apellidos), los parientes Abella (Jaume y Andreu), Francisco Ganche, los familiares Granara (Francés y Bonifacio), el capitán francés Pierre Brue (que comandaba la nao Santa Bárbara), el patrón Bernardo Holín, el también patrón Josep Sicar, Antonio Mainon, Emilio Mercante, Sanson Napolón, Juan M<sup>a</sup> Canals, Benito Vigo y Juan Bernardo Adorno. Escribir sobre cada uno de ellos superaría los límites de este trabajo, lo que nos obliga a centrarnos en algunos de los expedidores más sobresalientes de entre todos los enumerados. Juan Labarta es un activo mercader que desempeñará su profesión en los años iniciales de la década de los setenta (1671 y 1672) junto a Enrique Chalón (introduciendo en el mercado valenciano 1952 cahíces) y en 1680 y 1682 lo encontraremos realizando transacciones a título particular (importando 787 cahíces). En ambos casos desempeñará el doble papel de remitente y receptor del trigo negociado, un total de 2739 cahíces. Agustín Grafió/Grafió, sin ninguna duda, el mercader que más trigo expidió desde la isla a través de las naos de los capitanes Reina Jacomo Uque, Nicolas Illbrans y Cornelio Jacomo; concentrando todas sus expediciones en 1638 (concretamente en los meses de febrero, junio y julio), tramitando un volumen de grano que alcanza los 7158 cahíces, prácticamente la mitad del grano tabarquino que se exportó con destino a Valencia. Centrará sus relaciones comerciales con la saga familiar de los Sernesió/Cernesio (Constantí o Constantín y Francisco<sup>20</sup>), caballeros milaneses afincados en nuestra ciudad y comerciantes muy activos en el segundo cuarto del seiscientos, concretamente en los años veinte y treinta, llevando negocios relacionados básicamente con productos de tipo alimenticio (Blanes, 2010, 201-202). El gobernador de

<sup>20</sup> Para más información sobre esta familia de mercaderes consultar (Blanes, 2010, 201-202).

Tabarka también se hizo un hueco en estas transacciones, facturando, en 1653, 2800 cahíces destinados a Francisco Granada y al año siguiente, concretamente el 30 de mayo de 1654, tramitó 191 cahíces adquiridos por Manuel Botaso<sup>21</sup>. Vicente Domingo (menor) desarrollará sus habilidades mercantiles a lo largo de los años 1671, 1672 y 1682. Al igual que su homólogo anterior (Juan Labarta), gestionará íntegramente los 1246 cahíces de trigo que desembarcó en el Grao valenciano. Le sigue Nicolau Doria que en una sola entrega comercializará 2360 cahíces para Constantí o Constantín Sernesio/Cernesio. Los Ganches (Agustí y Francisco) se incorporarán a estas transacciones en tres ocasiones, Agustí en una, concretamente en 1638 donde mando a Sernesio/Cernesio (Constantí o Constantín y Francisco) 2360 cahíces y Francisco lo encontraremos en 1671 y 1672, desembarcando 500 y 392 cahíces respectivamente. Finalizaremos con los parientes Granara (Francés y Bonifacio), que gestionarán conjuntamente la llegada a Valencia de 1472 cahíces en el año 1638. Los también familiares Abella (Jaume y Andreu), que a nivel individual, comercializaron 183 y 167 cahíces respectivamente, en el mes de diciembre de 1680.

En cuanto a los receptores del grano expedido desde Tabarka, destacan por encima del resto la familia Sernesio/Cernesio (Constantí o Constantín, Francisco y Juan) que a título individual, conjuntamente o con otros mercaderes (como en el caso de Escanio Sobregondi) administrarán 15.495 cahíces, más de la mitad del trigo procedente de la dársena tabarquina. Les sigue a considerable distancia Francisco Granada con 4.500 cahíces, proporcionados por el gobernador de la isla y Juan María Canals en 1655. El dúo Juan Labarta y Enrique Chalón, conjuntamente o por su cuenta desembarcaron un total de 2.739 cahíces. Otros tantos nombres a destacar podrían ser: Vicente Domingo (menor), Alonso Gisbert, Juan Escrig o Tomás Gilabert.

Los dos productos que restan de la trilogía, los dátiles y los garbanzos, en ningún momento lograron la trascendencia del trigo, aunque superan con creces al resto de géneros importados.

El comercio del dátil es permanente desde la Edad Media, importación que se afianza a lo largo del quinientos y del seiscientos, siendo distribuidos por todo el Mediterráneo oriental y más allá de la frontera que marca el Estrecho de Gibraltar entre el Mar Interior y el Océano Atlántico. Su presencia, en los cargazones procedentes de las dársenas de Tabarka se centrará en cuatro años, que se distribuirán entre 1653, los dos últimos años de la década de los treinta (1638 y 1639) y en 1671; contabilizándose un volumen de 295 @. Lo que más llama la atención de los sujetos relacionados en esta compra-venta es que la mayoría de remitentes son marineros y el piloto de los barcos que trasladan la mercancía hasta Valencia; de los destinatarios destacaremos a los mencionados Enrique Chalón y Juan Labarta, al valenciano afincado en el Grao, Pere Asensio, así como la entrada en escena de una mujer, María Úrsula (gestionará la mayor parte de los dátiles introducido en el mercado valencia, 251 arrobas), en un mundo, reservado al sexo masculino. Artículo que se importó en pequeñas cantidades, pensamos, para consumo propio de aquellos a que iba destinado y no para su comercialización.

Los garbanzos los encontraremos focalizados en los dos primeros años de la década de los setenta (1670 y 1671) y en 1680; importándose pequeñas cantidades, destinadas al consu-

---

<sup>21</sup> [...] por su apellido y por las constantes relaciones que mantienen con Italia (especialmente con Génova) debía de ser oriundos de la vecina Península (Blanes, 2003, 221) y en (Blanes, 2003, 223-226).

mo de aquellos que las adquirirían en origen, distinguiéndose, de entre todos, el capitán del patache Santa Bárbara, Isidro Brie, administrará íntegramente 6 cahíces en 1671. Otros gestores serán el semolero Gerónimo Lobo, el capitán Pierre Brue y el mencionado Juan Labarta.

El listado de productos alimenticios importados se completará con el cuscús, producto que lo encontraremos en dos bloques separados por un espacio temporal amplio, el primero a finales de los años treinta, más concretamente en 1638 y 1639 donde se compraron 17 arrobas destinadas a Nicolas Illbrans, Sernesio/Cernesio Constantí o Constantín y a la viuda de Barincha. El segundo lo encontraremos en 1671, año que se tramitaron 21 arrobas para Miguel Salvador, Gerónimo Lobo y los marineros que lo habían transportado hasta Valencia. Cerraremos el capítulo alimenticio con modestas cantidades de alpiste, habas, guisantes y viandas de pasta.

El resto de mercancías no consiguen alcanzar la importancia de las anteriores; aunque podemos destacar los 4 caballos que se desembarcaron en los años 1638 y 1639 destinados a los italianos Juan Batiste Moisele, Constantín y Francisco Sernesio/Cernesio; la nómina se completa con sillas, yesca, jabón, azufre, medias de cera, sombreros, papel de Génova (resultado de una reexportación, remitido por Juan Frances Lomeli, suponemos familiar de los administradores de Tabarka, a los Sernesio/Cernesio) y una caja (de la cual desconocemos su facturación). No queremos cerrar este estudio, sin recordar que se descargaron en el puerto-playa de Valencia diversas cajas y baúles sin ser fiscalizado sus contenidos, depósitos que iban destinados a la familia Sernesio/Cernesio (Constantí o Constantín y Francisco), a Sobregondi Escanio y Lázaro del Mor<sup>22</sup>.

Análisis que nos lleva a afirmar que la isla tunecina de Tabarka se relaciona comercialmente, con la ciudad de Valencia, a través de la exportación de trigo<sup>23</sup>, relegando el resto de productos a un segundo plano. También destacaremos la ausencia, en las cargazones tabarquinos, de coral, uno de los recursos económicos más importantes de la isla, que se conocían desde el siglo XV y que explotaron en exclusividad familias de comerciantes genoveses como los Spínola, Doria, Lomelli y Giustiniani.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO ACERO, B. (2000): *Orán-Mazalquivir, 1598-1639: Una sociedad española en la frontera de Berbería*, Madrid, CSIC, 512 p.
- BERTRAND, M., PLANAS, N. (2011): *Les sociétés de frontière: De la Méditerranée à l'Atlantique (XVI-XVII siècle)*, Colección de la Casa de Velázquez, vol. 122, Madrid, Casa de Velázquez, 1-20.

<sup>22</sup> Para más información sobre este mercader consultar (Blanes, 2010, 197 y 198).

<sup>23</sup> Tabarca comercializará este producto por todo el Mediterráneo occidental, un ejemplo, entre otros muchos, lo encontramos en la compañía mallorquina constituida por Sureda-Montenegro que durante el trienio 1680-1682 realizarán nueve viajes para adquirir grano (valorado en 15450 libras mallorquinas); de los que seis, se realizaron a *Tabarka en Túnez es el lugar donde se carga trigo con preferencia*.

Otro caso similar lo encontramos en la compañía triguera integrada por el mencionado Sureda y el mercader holandés Pablo de Layet (de origen judío) que se unieron durante el periodo 1682-1684 para adquirir grano, como consecuencia que *el Gran i General Consell determinó en sesión celebrada el 11 de Julio de 1682 (año deficitario en trigo para Mallorca) que se procediese a otorgar licencias de importación de grano [...] el trigo se embarcó en Bastia (Córcega), Candia (Creta), Berbería, Cataluña, Narbona y Tabarca (Túnez)* (Montaner y Le-Senne [1979/80], 233-244).

- BLANES ANDRÉS, R. (2003): *El puerto de Valencia: encrucijada de rutas, productos y mercaderes*, Valencia, Biblioteca Valenciana, 397 p.
- BLANES ANDRÉS, R. (2003): “Mercaderes italianos en las importaciones marítimas valencianas en el segundo cuarto del seiscientos (16126-1650)”, *Actas del I Coloquio Internacional sobre Los Extranjeros en la España Moderna*, Villar García, M. B. y Pezzi Cristóbal, P. (Eds.), tomo I, Málaga, Ministerio de Ciencia e Innovación, 223-226.
- BLANES ANDRÉS, R. (2010): *Valencia y el Magreb. Las relaciones comerciales marítimas (1600-1703)*, Barcelona, Alboranbellaterra, 303 p.
- BOUBAKER, S. (2011): “Les tabarkins: une communauté de frontières”, en: Bertrand, Michel et Planas, Natividad, Études Réunies et présentées par, *Les sociétés de Frontière. De la Méditerranée à l’Atlantique (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Madrid, Casa de Velázquez, 231-242.
- BRAUDEL, F. (1953): *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 vols., México, Fondo de Cultura Económica, 942 p.
- CASEY, J. (1983): *El Reino de Valencia en el siglo XVII*, Madrid, Siglo XXI, 281 p.
- CERVANTES SAAVEDRA, M. (1969): *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Ediciones Lorenzana, 735 p.
- CONTRERAS, A. de (1956): *Derrotero del Mediterráneo. Apéndice a “Vida de capitán Alonso de Contreras”*, BAE, I. XC (“Autobiografías de soldados del siglo XVII”), edición y estudio preliminar de J. M<sup>a</sup> Cossío, Madrid, BAE, 238 p.
- DÍAZ, P., PONS, A., SERNA, J. (1986): *La construcción del puerto de Valencia problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 189 p.
- LUXORO, E. (1977): *Tabarca e Tabarchini. Cronaca e storia della colonizzazioni di Carloforte*, Cagliari, Edizioni della Torre, 312 p.
- MARTÍN CORRALES, E. (2001): *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo Musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los “enemigos de la fe”*, Barcelona, Alboranbellaterra, 649 p.
- MONTANER, P. de, LE-SENNE, A. (1979/80): “Nobleza, comercio y corso en la Mallorca Moderna: Los negocios per mar de los Sureda”, *Mayurqa*, 19, 233-244.
- PANTERA, P. (1613): *L’armata navale del capitán Pantero Pantera*, Roma, Egidio Spada, 74 p.
- PRADELLES NADAL, J. (1990): “Función comercial y manufacturas”, en: *Historia de la ciudad de Alicante*, vol. III, coordinado por Enrique Giménez López y Emilio la Parra López, Alicante, Ayuntamiento de Alicante.
- ROUSSEAU, A. (1983): *Annales tunisiennes ou Aperçu historique sur la régence de Tunis*, Alger, Bastide, 574 p.
- SALVADOR ESTEVAN, E. (1972): *La Economía Valenciana en el siglo XVI (Comercio de Importación)*, Valencia, Universidad de Valencia, 407 p.
- SALVADOR ESTEVAN, E. (1976): “Datos sobre el comercio con el Norte de África en la Valencia del siglo XVI”, *I<sup>o</sup> Congreso de Historia del País Valenciano*, Valencia, Universidad de Valencia, 117-124.
- SANTAMARÍA ARANDEZ, A. (1966): *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*, Valencia, Diputación de Valencia, 231 p.
- VILAR, J.B. (1990): “Cartografía hispánica sobre Túnez (1500-1881)”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 187, Cuaderno 1, 145-160.
- VILAR, J.B. (1995): “Dos siglos de presencia de España en Tabarka (1535-1741)”, *Revue d’Histoire Maghrébine*, mayo n<sup>o</sup> 77-78, 163-182.
- VILAR, J.B. (1995): “De la Tabarka tunecina a la Tabarca española (1535-1885). Una reflexión entre la historia y la cartografía”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, 16, 267-287.
- VILAR, J.B. (2007): “La percepción del Magreb en la cartografía histórica española”, *Anales de Historia Contemporánea*, 23, 31-49.