

# LE COMMERCE DES CAPTIFS

LES INTERMÉDIAIRES DANS L'ÉCHANGE  
ET LE RACHAT DES PRISONNIERS  
EN MÉDITERRANÉE, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Études réunies par Wolfgang KAISER

ÉCOLE FRANÇAISE DE ROME  
2008

Le commerce des captifs : les intermédiaires dans l'échange et le rachat  
des prisonniers en Méditerranée, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle / études réunies par  
Wolfgang Kaiser

Rome : École française de Rome, 2008

(Collection de l'École française de Rome, 0223-5099; 406)

ISBN 978-2-7283-0805-7 (br.)

1. Rachat des captifs -- Méditerranée (région) -- Histoire 2. Esclavage  
-- Méditerranée (région) -- Histoire 3. Traite des esclaves --  
Méditerranée (région) -- Histoire I. Kaiser, Wolfgang, 1963-

CIP – *Bibliothèque de l'École française de Rome*



© - École française de Rome - 2008

ISSN 0223-5099

ISBN 978-2-7283-0805-7

RAFAEL BENÍTEZ

## LA TRAMITACIÓN DEL PAGO DE RESCATES A TRAVÉS DEL REINO DE VALENCIA

### EL ÚLTIMO PLAZO DEL RESCATE DE CERVANTES\*

Valencia, como se dice en la documentación, presentaba mucha comodidad para negociar los rescates con Argel<sup>1</sup>. La presente comunicación se basa en el *Libre dels embarcacions ques fan per a Arger precehint licència de Sa Magestat*, conservado en el Archivo del Reino de Valencia<sup>2</sup>. Contiene unos 25 expedientes fechados entre 1571 y 1621, salvo el último que es de 1650; entre ellos el de Dña. Leonor de Cortinas, madre de Miguel de Cervantes<sup>3</sup>. Como indica el título del libro, el punto de arranque del expediente es una licencia real, expedida a petición de los interesados, que autoriza a sacar mercancías del Reino de Valencia con destino a Argel. El esquema del contenido documental, que manifiesta un brutal afán de control, de cuya eficacia puede dudarse, es, con variaciones y lagunas debidas al largo periodo de tiempo que cubre la documentación y a la mayor o menor atención de la autoridades encargadas de la gestión, el siguiente :

1) Aceptación de la solicitud por el Consejo de Aragón, que concede, por medio de un privilegio, licencia y salvoconducto, una cantidad de mercancías para exportar y un plazo de tiempo para hacerlo, con la exigencia de cumplir múltiples requisitos. Insistía especialmente el documento real en el carácter excepcional de la licencia y en su finalidad humanitaria. La autorización se concedía a pesar de «la guerra que ay entre Nos y el Rey de Argel» y exigía derogar

\* Trabajo realizado en el marco de los proyectos de investigación BHA 2002-01075 y HUM 2005-5254, financiados con fondos FEDER.

<sup>1</sup> Sobre rescates de cautivos en Valencia véase : Andrés Díaz Borrás, *El miedo al Mediterráneo : la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán, 1323-1539*, Barcelona, 2001.

<sup>2</sup> Archivo del Reino de Valencia (en adelante ARV), Real, 620.

<sup>3</sup> *Ibid.*, fol. 32<sup>bis</sup>-40<sup>v</sup>. Fue publicado parcialmente por M. Velasco Santos, *Documento sobre el rescate de Cervantes*, en el *Suplemento de la Revista de archivos, bibliotecas y museos*, año II (1872), núm. 5, aparecido el 15 de Marzo de 1872.

– «para esta vez tan solamente», se precisaba de forma reiterada – las prohibiciones existentes de comerciar con Argel<sup>4</sup>.

2) Presentación de la licencia al virrey de Valencia, encargado de realizar los trámites burocráticos, quien comisiona a un juez de la Real Audiencia, tribunal superior del reino, para efectuarlos. Debe destacarse, por tanto, que el proceso está controlado por las máximas autoridades, que habitualmente intervienen en él de forma personal. Son múltiples, en efecto, las referencias a la presencia del juez de la Audiencia controlando la tasación o el embarque de las mercancías.

3) Cumplimiento de una larga serie de requisitos exigidos por la licencia real, como son :

a) Efectuar una obligación ante el tribunal de la Bailía de que las mercancías se llevarán a Argel y servirán para rescatar cautivos. El compromiso deberá ser avalado por varios fiadores, e incorpora, en ocasiones, la cláusula de emplear lo que de ellas se obtenga en el rescate de aquellos para quienes se obtuvo la licencia y que lo que sobrase del rescate se utilizará para lograr la libertad de otros cristianos, o en todo caso – la alternativa es importante – se traerá a Valencia en ropas y mercancías hasta cubrir el total del valor de lo exportado. En definitiva, bajo la salvaguarda de una restricción se dejaba la puerta abierta al comercio. Como se ve, es un reconocimiento explícito de que los rescates se insertan en el circuito de intercambios comerciales<sup>5</sup>.

b) Justificación de haber pagado los derechos reales de exportación si no se está exento de ellos por el privilegio real, como suele ser el caso de las instituciones eclesiásticas.

En efecto, la licencia se otorga sin perjuicio de los derechos reales, aunque normalmente no se especifica en los expedientes el pago de estos. Hay, sin embargo, un ejemplo ilustrativo sobre este problema<sup>6</sup>. En 1609, el trinitario Fr. Bernardo de Monroy se dispone a pasar a Argel con dinero y mercancías por el enorme valor de unas 26.000 libras. Fr. Bernardo presentó una petición ante el baile general de Valencia solicitando no pagar derechos. Alegaba que en el pri-

<sup>4</sup> ARV, Real, 620, fol. 2. Véase el trabajo, sobre el comercio con el norte de África, de Eloy Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII) : el comercio con los «enemigos de la fe»*, Barcelona, 2001.

<sup>5</sup> El texto es importante para comprender el mecanismo económico de los rescates : Así el primero de los expedientes dice : «Efectuat dit rescat [de D. Fernando Álvarez de Ormazza] si cosa alguna sobrarà de les dites robes eo del preu e valor de aquelles tota aquella quantitat que sobrarà la convertiran en rescatar altres catius cristians o restituhiran e tornaran al present regne de València en tantes robes e mercaderies quantes bastaran fins la dita suma dels dits tres mil ducats». ARV, Real, 620, fol. 11<sup>v</sup>.

<sup>6</sup> *Ibid.*, fol. 95-101<sup>v</sup>.

villegio se le había concedido el mismo trato que a la Orden de la Merced, cuyos miembros no pagaban derechos algunos. Y recordaba que lo que se iba a embarcar provenía de limosnas. Las autoridades, después de resaltar lo difícil que era aceptar la petición, concedieron la exención de los derechos en virtud, no tanto del privilegio real en sí, como de la finalidad de rescatar cautivos cristianos que están en poder de infieles y en gran peligro de sus almas. De forma más escueta se incluyen en varios expedientes exenciones de derechos de exportación, tanto de mercancías como de monedas, por provenir de limosnas<sup>7</sup>.

c) Garantía de que el patrón y los marineros son gentes de bien<sup>8</sup>. Se trata de evitar que pasen a Argel personas sospechosas, y vemos como el catálogo de exigencias se va ampliando con el paso del tiempo. La fórmula más sucinta, que hace referencia a que no estén sometidos a juicio y no se sospeche de ellos que puedan revelar secretos ni dar informaciones comprometedoras para la seguridad<sup>9</sup>, coexistirá con otras más detalladas, que además de excluir expresamente a los descendientes de moros y judíos, dan un lista de profesiones estratégicas. Así, en 1591 la relación se ha ampliado : tendrán que ser «vesinos y naturales de nuestros reynos y senyoríos y no de raça de moros ni judíos ni personas de quien se pueda presumir que darán aviso a los moros ni noticia de las cosas de acá, ni sean carpinteros, herreros, ni toneleros, viscocheros, cabestreros, fundidores, campaneros, calafates, ni salitreros»<sup>10</sup>.

En los primeros años se efectúa un interrogatorio al patrón y marineros sobre sus anteriores viajes a Argel, y sobre sus cualidades personales – nombre, origen, vecindad... –. El interrogatorio versa también sobre la embarcación – nombre, tipo, desplazamiento – y sus anteriores viajes a Argel. Las respuestas son, salvo excepciones, muy genéricas. Suministran una información básica sobre la embarcación y la tripulación. Casi siempre dan el nombre del barco, patrón y marineros, y muy a menudo su lugar de origen, pero sólo en pocas ocasiones reconocen haber hecho otros viajes a Argel o tener parientes allí. Lo normal es que no sólo los propios interesados,

<sup>7</sup> Por ejemplo, la exención de derechos en la exportación de 22.000 ducados por los trinitarios de la Corona de Castilla; por tratarse de monedas se especifica que fueron introducidas en el Reino de Valencia, es decir, que no significaba un drenaje del numerario del propio Reino; *ibid.*, fol. 140.

<sup>8</sup> La obra fundamental para conocer las actividades marítimas de la ciudad de Valencia es la de Emilia Salvador Esteban, *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de exportación)*, Valencia, 1972.

<sup>9</sup> «Sean sin sospecha ni tenidos a nuestra corte en manera alguna y que no se presuma que darán avisos a los enemigos», se dice en 1571 (ARV, Real, 620, fol. 2) y se mantiene en expedientes del siglo XVII (fol. 92).

<sup>10</sup> *Ibid.*, fol. 75<sup>v</sup>. La encontramos también en 1609, fol. 96<sup>v</sup>.

sino los mismos avalistas respondan con fómulas estereotipadas sobre la ideoneidad de los que se desplazan a Argel. El primer expediente recoge, sin embargo, una historia curiosa.

El 20 de julio de 1571, a las dos de la tarde, mosén Hieroni Arrufat, juez de la Real Audiencia, interroga en su casa al patrón y los marineros de la saetía *Santa María buenaventura*, propiedad de Francisco de Gasparo Corso, que se dispone a partir para Argel con el rescate de D. Fernán Álvarez de Ormazá, comendador de San Juan, que fue capturado en una galera de la Orden cuando acudía al socorro de Chipre<sup>11</sup>. La saetía desplaza unos mil quinientos quintales y necesita una tripulación de una decena de hombres. En este momento está compuesta por el patrón, el corso Domenego Fregosa, y ocho marineros. Es una buena muestra de la mezclolanza que podía haber en una tripulación, por reducida que fuera, y de la interconexión entre los litorales del Mediterráneo occidental. Además del patrón, hay otro marinero corso, Pacífico Simón Pedro, uno originario de Pati, en Sicilia, llamado Pere Pelegrí, tres marselleses, de ellos dos recién enrolados, un genovés, uno de Lípari y un valenciano. Salvo a los dos marselleses nuevos, los demás dicen conocerse y algunos han realizado viajes a Argel con anterioridad. Pacífico Simón Pedro reconoce haber ido cuatro veces, le sigue el marsellés Jaques Tesa con tres viajes y el genovés Francesco Rozo con uno, se entien de siempre que en la *Santa María buenaventura*. A pesar de su convivencia previa, los primeros en declarar dicen no saber que ningún miembro de la tripulación tenga parientes en Argel, hasta que Pere Pelegrí reconoce tener un hermano, cautivado hace mucho tiempo y que después renegó. El siguiente en declarar, el valenciano Lorens Rius corrobora su confesión. Pero las manifestaciones más interesantes son las del alguacil y guarda de los derechos reales del Grao de Valencia y de dos testigos, marineros del Grao. Los tres confirman que Pelegrí tiene un hermano renegado en Argel y que va con relativa frecuencia a la ciudad norteafricana. El motivo, explican, no es tanto para verle y estar con él, como para que su hermano lo socorra de su mucha necesidad porque es pobre y tiene muchos hijos<sup>12</sup>. Es posible que entre los protagonistas de los rescates haya muchas más historias de este tipo, pero las declaraciones las callan y

<sup>11</sup> *Ibid.*, fol. 4-8<sup>v</sup>.

<sup>12</sup> La declaración de un testigo, el marinero Frances Ramon, es rica en explicaciones : «Pere Pelegrí [...] te un germà en Alger renegat y lo acostuma de socórrer tos temps que va allà, hi-l subvé a ses necessitats per tenir com te molts fills y el ser home pobre, y tots temps que al dit Pere Pelegrí se li offereix viage a dita ciutat de Alger va allà pustost per lo que lo dit son germà lo pot subvenir que no per lo que ne pot traure del marinatge». Y aclara : «Tostemps que lo dit Pere Pelegrí es anat a dita ciutat de Alger li a vist portar de aquella algunes coses e robes de les quals ne trahia algunes quantitats de monedes»; *ibid.*, fol. 8.

normalmente se limitan a asentir a lo que se les pregunta : nadie ha viajado a Argel y todos son gentes de fiar<sup>13</sup>.

El trámite, inicialmente muy extenso, se reduce, conforme avanzamos en el tiempo, a una mera relación de los nombres del barco, del patrón y de los marineros, con escuetas indicaciones sobre su lugar de origen, y a la declaración de varios testigos que dicen conocerles y les avalan. La pérdida de información sobre los marineros se compensa con las relaciones de pasajeros que empiezan a aparecer en la documentación y que aportan noticias de interés para comprender el mecanismo del rescate.

d) Inventario detallado y valoración de las mercancías realizado por expertos. Es uno de los trámites que menos fallan en la documentación ya que la licencia real insiste en que siempre se efectue como comprobación de que no se exportan mercancías prohibidas por su interés estratégico, y que no se supera el valor total concedido. Para ello se designan varios expertos en la tasación de productos, normalmente corredores de comercio – «*corredors d'orella*» – y pelaires. En cada expediente se suceden las relaciones de tejidos de diversas clases, colores y precios, junto con otros productos menos habituales. Entre estos últimos aparecen con relativa frecuencia los azulejos de Manises y los cardos para la manufactura textil, y de forma más rara, pero al menos en varias ocasiones, gorros y sillas guarnecidas de terciopelo. Ocasionalmente aparecen en las listas recipientes de vidrio, papel, aguardiente, confituras, cochinilla, azafrán, regaliz, tabaco... Dos «mercancías» merecen una referencia especial : los hombres y el dinero. Si bien al principio no aparecen embarques de monedas, comienzan a hacerse habituales, como veremos, en los grandes rescates institucionales del siglo XVII. Por otra parte, de forma esporádica se menciona en la documentación el traslado de hombres para el trueque con cautivos.

Veamos algunos ejemplos. En febrero de 1609 el ya citado Fr. Bernardo de Monroy se presenta en Valencia con una licencia de saca por valor de 26.000 ducados conseguidos con mucho trabajo gracias a las limosnas y obras pías<sup>14</sup>. De ellos, la mayor parte fueron en diez cajas de aproximadamente veinte mil reales castellanos cada una – estimadas al peso –, lo que hace un total de doscientos mil reales; se complementaban con 22 cajas de gorros toledanos, estimados en 20.000 reales, y con diversos géneros textiles, hasta alcanzar la

<sup>13</sup> Sobre lo primero hay excepciones; así, Dimitri León, griego, piloto de la golondrina Nuestra Señora de la Concepción, declara el 15 de diciembre de 1586, que la embarcación patroneada por Antonio Fontanils ha viajado tres veces a Argel (*ibid.*, fol. 62).

<sup>14</sup> *Ibid.*, fol. 95-101<sup>v</sup>.

suma de 36.980 reales según una relación, y 44.740 según otra. En definitiva, algo más de 22.000 ducados en total. Junto a ello Fr. Bernardo ha rescatado a «Mahamet, moro de Argel, sin barba, pequeño, que mira visco» y le lleva para que le den en trueque a un cristiano. Tenía 18 años y había sido capturado en 1607. En 1611, entre las mercancías que se embarcan para Argel para el rescate de Bernabé Martínez y su hijo, figura Alí, moro de 30 años, bajo, mulato, con largos mostachos y varias señales en la cara y el cuerpo<sup>15</sup>.

En junio de 1617 encontramos insertas en un expediente normal tres licencias extraordinarias por varios motivos; en primer lugar porque no están otorgadas por el Rey a través de la vía del Consejo de Aragón, sino que las concede el Virrey, duque de Feria. Los beneficiarios son tres particulares que han adquirido esclavos moros para trocarlos por personas concretas, que en dos casos se precisa que son parientes. Así, Isabel Joan Vergara ha comprado a Alí por la notable cantidad de 130 libras para rescatar a Vicente Fort, su marido. Lorenzo Diago pretende liberar a su hermano Joan, que lleva dos años cautivo en Argel, cambiándolo por Alí Matheuhet, al que ha comprado a otro vecino de Valencia. Por su parte, Martín Gicho ha adquirido a Pedro Gonzalo tres moros con el objetivo de cambiarlos por Pedro de Rospide y Francisco Ysach<sup>16</sup>. Unos meses más tarde, en septiembre de 1617, volvemos a encontrarnos con el mismo esquema de particulares que han comprado esclavos para el trueque con cautivos y pretenden pasarlos a Argel como pasajeros; uno de ellos tiene la preceptiva licencia del Virrey y no tiene problemas para embarcar a Alí al que piensa cambiar por Miquel Pando, pero en cambio no se autoriza la salida del turco Amet, por el que se han pagado 80 libras, mientras no se presente la licencia del Rey o del Virrey<sup>17</sup>.

Caso diferente lo constituye el paso a Argel de esclavos moros liberados. Tenemos varios ejemplos que voy a reseñar por su interés. El 30 de abril de 1609 embarcan tres moros<sup>18</sup>. Se trata de Almansor, Amet de Ambrava y Amet Musa, que se han rescatado a sí mismos. Amet Ambrava era alto, barbinegro, marcado en la cara con una 's' y una granada; de Amet Musa sólo se nos dice que era de Tremecén. Las licencias de embarque, con validez por un mes, firmadas por el virrey Caracena el 23 de febrero y el 4 de marzo, tuvieron que ser prorrogadas más tarde. La de Almanzor, de Argel, fue otorgada poco antes del embarque – el 25 de abril – y sólo valía por ocho días. An-

<sup>15</sup> *Ibid.*, fol. 115.

<sup>16</sup> *Ibid.*, fol. 126-127.

<sup>17</sup> *Ibid.*, fol. 133.

<sup>18</sup> *Ibid.*, fol 102. Es un expediente bastante irregular, donde bajo el epígrafe «Moros que pasen», se relaciona a «Mansor, Amet Musa, Amet de Ambrava».



tes de embarcar tuvieron que pagar los derechos de salida en función del precio por el que se habían rescatado que era de 60, 70 y 90 libras respectivamente. Pagaron, también respectivamente, 7'5, 8'5 y 9'5 libras<sup>19</sup>. El 16 de junio de 1618, en la saetía llamada *Nuestra Señora de la Misericordia* y *San Telmo* embarcaron cinco ex-esclavos. De ellos cuatro habían sido rescatados : los dos turcos Solimán y Mahomet, y dos moros, Alí, esclavo que fue del marqués de Siete Iglesias, y Amet que lo había sido de Joan Rois de Velasco, capitán de la galea real de España. Todos ellos deberán pagar derechos antes de salir. El último, Alí alias Carrós, agareno natural de Bizerta, de 28 años, buena estatura y con una señal de color azul en la muñeca derecha, había sido liberado en noviembre de 1617 por su amo don Cristóbal Carrós Centelles, marqués de Quirra, por los servicios que le había hecho<sup>20</sup>. Otros dos moros salían para Argel el 28 de noviembre de 1618. Uno, Mahomat Benayet, tenía 70 años y había sido esclavo de un notario. Su amo le había dado la libertad la víspera y sin esperar más había conseguido licencia del Lugarteniente General de Reino de Valencia para embarcarse. El otro caso es algo más complejo : se trata de Amet, «moro alarbe, de color tostado, de 34 años, de Yenes en Berbería». Su amo, D. Jaime Sorell, un integrante de la mediana nobleza valenciana, le había dado carta de libertad en 1614, con la condición de que le sirviera durante cinco años. Sin embargo, el 20 de julio de 1618, poco antes de cumplirse los cuatro años, le perdonó el tiempo que le quedaba y le dio la libertad completa<sup>21</sup>. Las noticias del paso de moros continúan apareciendo de forma cada vez más escueta en expedientes posteriores : el 19 de diciembre de 1619 embarcaban, con licencia del Virrey, Abucazin, ex-esclavo de Sebastián Coscollar, y una mora llamada Maluca con una niña de cuatro años<sup>22</sup>. En 1621 solo se mencionan los nombres – Mustafá y Ozmán – entre los pasajeros, indicando que tienen licencia del Virrey<sup>23</sup>.

Continuando con el repaso a los trámites que deben efectuarse por mandato real encontramos :

e) Inspección de la embarcación para comprobar que no lleva otras mercancías.

f) Cargamento vigilado de las mercancías autorizadas.

<sup>19</sup> Las licencias de embarque aparecen, junto con otros asuntos, poco más adelante : *ibid.*, fol. 106.

<sup>20</sup> *Ibid.*, fol. 140-143.

<sup>21</sup> *Ibid.*, fol. 148<sup>v</sup>, 150 y 151 (estos últimos son los originales de las licencias de migración firmadas por el Lugarteniente D. Jaime Ferrer).

<sup>22</sup> *Ibid.*, fol. 163<sup>v</sup>.

<sup>23</sup> *Ibid.*, fol. 175.

g) Orden de ir derechos a Argel sin cargar otras mercancías ni hacer escalas.

La documentación refleja de forma sistemática el cumplimiento de estos trámites, aunque cabe sospechar que no siempre se llevaran a cabo en la realidad con la exactitud que se recoge en el formulario administrativo. No obstante, el primero de los expedientes, uno de los más detallados, es un buen ejemplo del cuidado con el que debía vigilarse la embarcación. Una vez tasadas las mercancías, el juez de la audiencia Hieroni Arrufat, ordenó llevar las balas de tejidos a la playa de Valencia. Como se sabe, la ciudad de Valencia está tierra adentro, a unos cuatro kilómetros del mar. En la costa, junto a la playa, se situaba la pequeña población del Grao, protegida por una muralla y fortificaciones<sup>24</sup>. No había puerto propiamente dicho, sino sólo un espigón o muelle de madera desde el que, mediante barcas, se cargaban y descargaban las embarcaciones que echaban anclas mar adentro. Pues bien, mosén Arrufat convoca a D. Alvaro de Bracamonte, hijo y apoderado del titular de la licencia, y hermano del cautivo al que se pretende rescatar, y a Francisco de Gasparo Corso, mercader y propietario de la embarcación que irá a Argel, a las tres horas de la tarde del día 4 de julio de 1571 en el muelle<sup>25</sup>. Pasadas las dos de la tarde, cuando le avisaron que las mercancías estaban ya en el muelle, mosén Hieroni Arrufat salió de Valencia hacia el Grao. Al llegar se encontró con que había marejada – «*feya maror y la mar estava brava*» – de forma que no se podía efectuar la embarcación sin mucho peligro. Pospone el cargamento hasta el día siguiente a las nueve de la mañana y ordena que las balas permanezcan en el muelle bajo vigilancia de alguaciles. El 5 de julio volvió el juez de la Real Audiencia al muelle para ver personalmente como se embarcaban las mercancías. Hecho esto, ordenó a varios oficiales y alguaciles que inspeccionasen la saetía de Francisco de Gasparo Corso para comprobar que no había otras, mas que las autorizadas. Alcanzaron la saetía con una barca, la registraron y dieron fe que no había nada mas que lo declarado<sup>26</sup>. En otras ocasiones, el orden de las operaciones, con más lógica, se invierte, comprobándose primero que no hay nada a bordo, salvo lo necesario para la navegación, y autorizándose a continuación el cargamento. También es normal que efectuado este permanezca a bordo algún alguacil hasta la partida, para evitar

<sup>24</sup> Sobre el puerto de Valencia en esta época véase E. Salvador Esteban, *La economía* (cit. n. 8), p. 128 y ss.

<sup>25</sup> «Al pont de la mar vulgarment dit lo moll e/o embarcador»; ARV, Real, 620, fol. 10.

<sup>26</sup> *Ibid.*, fol. 12-13.

embarques posteriores. Como se observa, las autoridades se toman muy en serio su trabajo de inspección y control, que evidentemente no hacen gratis sino por el que cobran honorarios.

Las expediciones están obligadas a dirigirse directamente a Argel, sin echar ancla en ningún puerto ni playa, ni cargar ninguna otra mercancía. Sólo en casos excepcionales se recoge la posibilidad de hacer escalas. Así al bajel de 1.500 quintales, patroneado por el genovés Hieroni Delfin, recibe orden de ir al puerto de Denia o a otro desde donde se haya de encaminar hacia Argel<sup>27</sup>. En otro caso se precisa que la mercancía será transbordada en Denia al barco que debe transportarla a Argel y que debido al fuerte temporal de levante no se ha arriesgado a venir a la playa de Valencia; en consecuencia se embarca primero en «*el vexell nomenat St. Steve martir*» y en Denia, en presencia del alguacil de la bailía general, la transbordarán a la «*naveta nomenada Senta Maria bonaventura*» en la que se transportará hasta Argel<sup>28</sup>. Hay, por último, que señalar un caso un tanto excepcional en el que el viaje se hace vía Barcelona. El 21 de julio de 1616, el bajel *San Pedro bonaventura*, de 1.100 quintales, patroneado por Alexandre Dausach, «*de linguadoc, regne de Francia*», embarcaba en el Grao mercancías consignadas unas por Juan Marin, francés, que hacía uso de parte de la licencia concedida por Felipe III a la Compañía de Jesús para rescatar a diez jesuitas cautivos, y otras por el también francés Anthoni Masuer, que con licencia del Virrey, duque de Feria, debían servir para rescatar a Bernabé Martínez y su hijo<sup>29</sup>. En el *San Pedro buenaventura* iban también como pasajeros el bretón Herve Lesant, de Morbihan, y un tal «*Pedro Marteny de Mareno de Francia*», ambos marineros, «*los quals van per rescatar dos catius christians*» que eran parientes suyos y llevaban cautivos muchos años<sup>30</sup>. Iban acreditados ante el consul de la nación francesa en Argel por el propio Anthoni Masuer y por Andreu Inglés, mercader, que figuraba entre la tripulación como escribano. Completaba el pasaje, además del piloto Blas Viguier y cinco marineros, la compañía teatral de Francisco de Mudarra, autor de comedias «por el Rey Nuestro Señor». Las autoridades valencianas exigen testimonios de cómo los comediantes y las 18 cajas de mercancías que llevaban desembarcan en Barcelona. Entre los que declaran están dos mozos de mulas que llevaron a parte de la compañía por tierra y vieron des-

<sup>27</sup> «Vagen al port de Dénia o allà hon se ha de pendre la volta pera la dita ciutat de Alger», *ibid.*, fol. 83<sup>v</sup>.

<sup>28</sup> *Ibid.*, fol. 98<sup>v</sup>-101. La embarcación en Valencia se efectuó el 13 de febrero de 1609.

<sup>29</sup> *Ibid.*, fol. 113-115.

<sup>30</sup> *Ibid.*, fol. 114.

embarcar a los demás y la ropa. En Barcelona, además, se procedió a embarcar con licencia del virrey de Cataluña más productos para llevar a Argel. Pues bien, las autoridades valencianas exigen que la relación del cargamento, que estaba en francés, se tradujera a valenciano y se incluyera en el expediente.

h) Presentación del certificado de haber cumplido la misión y de lo que ha costado el rescate. Era una exigencia para cancelar la obligación hecha cuyo incumplimiento implicaba penas económicas. Debía efectuarse en el plazo de ocho meses – que más adelante se reducen a seis – desde la salida del barco. Por desgracia este último trámite no suele cumplimentarse alegando que en Argel no se puede recurrir a notarios, aunque hay otras formas de dar fe de que se ha ido a Argel y se ha efectuado el rescate.

Una vez más el primer expediente nos da la clave : D. Alvaro de Bracamonte y Francisco de Gasparo Corso tenían ocho meses desde el 5 de julio de 1571 para justificar el cumplimiento de las condiciones de la licencia. Antes de finalizar el plazo, el 21 de enero de 1572, un auto de la Real Audiencia da por cancelada la obligación. D. Alvaro había presentado una certificación hecha en Argel el 20 de agosto, sobre la que se habían interrogado por la Audiencia a unos testigos no especificados; de todo ello se deducía, según dice el auto del tribunal, que lo que suelen hacer los comerciantes cristianos en Argel, debido a la falta de notarios, es una declaración que firman cristianos y personas conocidas en Valencia, donde una vez reconocidas las firmas, se da fe a lo declarado<sup>31</sup>. Es lo que hace en este caso la Audiencia : reconoce que las mercancías traídas de retorno a Valencia, junto con el importe de los rescates – que no se especifica – valen más de los tres mil ducados que se llevaron, por lo que dan por cancelada la obligación. El viaje, sin embargo, fue un fracaso para D. Álvaro, ya que su hermano D. Fernán Álvarez de Ormaza estaba fuera de Argel, a bordo de la flota argelina, y no regresó antes de que el barco de Gasparo Corso tuviera que volver a Valencia<sup>32</sup>.

El último documento del libro guarda el original de una de estas certificaciones hechas en Argel. En ella, tres sacerdotes que se declaran «esclavos en esta ciudad de Argel» certifican que el patrón Juan Lucas, de Tarragona, ha llegado a Argel el 2 de noviembre de 1650,

<sup>31</sup> Dice el texto valenciano : «Attès que per la dita informació de testimonis consta que en la dita ciutat de Alger la practica que es te entre los cristians comercians y tractants en aquella es que per la falta que-y ha de notaris y persones publiques se fa e acostuma fer una certificadoria de allò que volen certificar y fermant aquella cristians y persones conegudes en la present ciutat y verificades les fermes de aquelles se dona e acostuma donar plena fe en la present ciutat de València de les coses conegudes en dita certificació»; *ibid.*, fol. 13°.

<sup>32</sup> *Ibid.*, fol. 14.

con una saetía cargada de lana, de cuyo valor ha rescatado a 14 cristianos «esclavos». Lo sellan con el sello de la Santísima Trinidad y lo firman de sus «propias manos» Fr. Guillermo Lull, de la Orden de Predicadores, «*missionario Apostòlico, Fr. Giovanni Battista Patori, Carmelitano*», también misionero apostólico, y Fra. Thomaso de Trapane, agustino<sup>33</sup>.

Otra forma de lograr ver cancelada la obligación era presentar como testigos a los propios cautivos rescatados. Es lo que hace el 31 de mayo de 1617 Anthoni Masuer; había enviado una saetía con un cargamento de 67 paños el 18 de enero, en virtud de la licencia concedida al mercader de Denia, Josep Mege o Metge. La había solicitado para volver a Argel a rescatar a unos parientes y traer noticias de interés : «Traher avisos de lo que en aquella parte huviere digno de mi noticia» – dice Felipe III, y continúa – «y considerando así mismo lo bien que usó de la primera licencia que tuvo» se le concede lo que pide. Es decir, estamos ante un comerciante habitual en Argel, que además hace de espía. A la vuelta, Masuer pide que se interrogué al patrón y los marineros y presenta, además, a uno de los rescatados. De sus declaraciones se deduce que el barco tardó dos días en llegar a Argel, desembarcó los paños en la aduana del rey y de allí, pagados los derechos, se hizo cargo de ella el propio Josep Metge, y la vendió en sus almacenes y en los del rey de Argel. Con el producto de la venta se rescató a Esteve Romeu, marinero del Grao, de 40 años, y a otros, cuyo número no se nos dice, y se compró corambre<sup>34</sup>. No trajeron certificatoria porque no había quien se la diera en Argel. Tenemos otra declaración de ex-cautivos que, aunque sin tanto detalle, tiene la particularidad de que fueron rescatados por el bretón Herve Lesant. Se trata de Tomás Claret y Juan Gilabert, que dan fe como el *San Pere bonaventura* llegó a Argel a fines de julio y descargó todo lo que llevaba de España; recordemos que había hecho escala en Barcelona<sup>35</sup>.

\* \* \*

La reconstrucción de un modelo de general de los trámites exigidos y el análisis de las diversas variantes reflejadas en la documentación nos ha permitido una primera constatación de que el mecanis-

<sup>33</sup> *Ibid.*, fol. 181.

<sup>34</sup> El testimonio de Esteve dice : «[...] descaregava en lo port de Alger la mercaderia que Joseph Ponsaret, sobrecàrech, porta de la present ciutat, la qual anava consignada a Joseph Metge en Alger. Y vendita mercaderia de draps y altres coses en los almagasens del rey y en los de dit Metge, del procuyt de les quals el testimonio y altres catus crestians son estats rescatats»; *ibid.*, fol. 122.

<sup>35</sup> *Ibid.*, fol. 115-116.

mo de relación con Argel que se esconde en las licencias reales es muy complejo. Para tratar de aclarar mejor este mecanismo, como paso previo a una valoración general de los que significan los rescates en las relaciones con Argel, voy a analizar quiénes son los solicitantes de las licencias, quiénes los beneficiarios de ellas, y qué intereses y objetivos les mueven.

Los demandantes de las licencias son muy variados y pueden clasificarse en las siguientes categorías :

1) Instituciones religiosas dedicadas al rescate, sobre todo los trinitarios, pero también los mercedarios y los agustinos.

2) Representantes de algún colectivo : Tal es el caso del procurador de Denia y Jávea, dos localidades costeras especialmente expuestas a los ataques corsarios, o el de Francisco de Aguiar, o de Laguiar, mercader portugués que actúa a favor de los cautivos portugueses.

3) Particulares que necesitan rescatar a un familiar; incluyo entre ellos a varios casos de órdenes religiosas, como jesuitas y trinitarios, que piden ayuda para rescatar a miembros de la Orden cautivados.

4) Soldados que solicitan ayuda.

En definitiva estamos ante varios tipos diferentes de operaciones. El más sencillo corresponde a las órdenes religiosas – cuando actúan de forma institucional, ya que también pueden ocuparse de rescatar sólo a sus miembros. Suelen mover grandes cantidades provenientes de limosnas y obras pías, y la mayor parte la llevan en moneda. Como es de suponer, todas estas cantidades se emplearían en rescatar cautivos. Aunque son las más numerosas dentro de la muestra representada en el libro, muchas están incompletas. Nos encontramos, sobre todo, con la actividad de los trinitarios, y sólo con un caso de actuación de los mercedarios y otro de los agustinos, incompleto además. En efecto, de este último sólo se ha conservado la licencia real; por ella nos enteramos de que Pedro García Orenze, vecino y alcalde mayor de Burgos, dejó en su testamento una obra pía para redención de cautivos que importaba cada año más de dos mil ducados de renta, de la que eran administradores el prior del monasterio de San Agustín de Burgos y Fr. Jerónimo de Salazar, fraile profeso del mismo monasterio. En el testamento se dejó ordenado que cuando hubiese más de cuatro mil ducados juntos se empleasen en rescatar cautivos. Es lo que sucedía en 1591; había nueve mil ducados en dinero y mercancías y pidieron poder enviar a Fr. Juan Bautista de la Torre a Argel y a otras partes a rescatar. Felipe II le otorga la licencia el 7 de abril de 1591 para que pueda llevar la expresada cantidad en oro, plata o mercancías no prohibidas desde el Grao de Valencia. Le exime, además, del pago de derechos conforme

se concedió a la Orden de la Merced en la última redención que hizo<sup>36</sup>. Ese mismo año, el 28 de agosto, se concede otra licencia a los trinitarios Fr. Francisco Vásquez y Fr. Antonio Bella, comisarios de las provincias de Castilla y Andalucía respectivamente, y a Fr. Juan de Palacios. Pretendían sacar a Argel 24.000 ducados que, con mucho trabajo, habían recaudado de limosnas y obras pías, tanto en dinero como en mercancías. Felipe II les autoriza a salir desde el Grao y les hace exención de derechos, como a los mercedarios<sup>37</sup>. Aunque en ambos casos carecemos de más información, ya que el expediente está incompleto, se manifiestan ya una serie de rasgos característicos: las elevadas sumas, la exención del pago de derechos de exportación por provenir de limosnas y obras pías, la autorización para sacar no sólo mercancías sino también monedas y, finalmente, el que se trate de religiosos no originarios de la Corona de Aragón.

Estos rasgos los volvemos a encontrar en las expediciones organizadas por los trinitarios en 1609 y entre 1617-1621, de las que sí tenemos abundante información. En el primer caso el encargado de organizar el rescate es el maestro Fr. Bernardo de Monroy, administrador general de la redención de cautivos de la Orden de la Santísima Trinidad, comisario designado por el maestro Fr. Rafael Díaz, Provincial y Vicario General de Castilla, León y Navarra. Habían conseguido reunir 26.000 ducados y pretendían pasar a Argel desde Valencia «por la comodidad que allí ay para ello». Felipe III les autoriza el 11 de enero de 1609, y el 7 de febrero el marqués de Caracena, virrey de Valencia da licencia a Fr. Bernardo de Monroy para que lleve a cabo el embarque. Este consiste, como he señalado antes, en diez cajas, cerradas con clavos, llenas de reales. Se abrieron y pesaron, alcanzando la cantidad de 31 arrobas, 26 libras y 8 onzas, que equivalía a doscientos mil reales castellanos, es decir, 18.133'33 ducados. Se completó con veinte mil reales en que se valoraron 22 cajas de gorros de Toledo de grana y colores, de las que sólo se abrió una y se aceptó la declaración bajo juramento de Fr. Bernardo sobre el contenido de las demás, con 13 cajas con mantas de diversas calidades, valoradas en 6.600 reales, y con otras telas estimadas en 10.380 reales. En total ascendía el cargamento a 236.980 reales, o 21.486'18 ducados. No se cubrió, por tanto, el total autorizado por la licencia, y eso que casi un 85% se exportó en moneda. El 14 de febrero Fr. Bernardo Monroy y sus compañeros Fr. Juan de la Guía y Fr. Juan de Palacios, con tres criados, se embarcaban en el Grao, rumbo a Denia adonde llegaron el 8 de marzo y después de transbordar la mercancía a un barco más grande, la nave llamada

<sup>36</sup> *Ibid.*, fol. 69-71.

<sup>37</sup> *Ibid.*, fol. 74-76.

*Santa María buenaventura*, partían para Argel el 9 de marzo<sup>38</sup>. A diferencia de lo que en otros casos observaremos, los encargados de estos rescates institucionales viajan a Argel a gestionar los rescates. Este detalle debe tenerse en cuenta.

En efecto, el viaje tenía sus riesgos como nos muestra una certificación fechada en Argel el 13 de julio de 1610, por la que Fr. Bernardo Monroy manifiesta estar «preso en cadenas en esta cárcel de Argel»<sup>39</sup>. La certificación es además sumamente interesante porque en ella Fr. Bernardo da fe de que el cónsul francés en Argel, Pedro Vias, ha desembarcado en la ciudad muchos moriscos que Pablo Bacierno le había encomendado en Valencia y que había embarcado en el navío *Santa Bárbara*, patroneado por el también francés Melchor Anxil. El cónsul ha llevado a la presencia de Fr. Bernardo una representación de los moriscos para que le manifestasen que no habían recibido ningún daño en el viaje. Junto con los moriscos había transportado 153 piezas de paño. No sabemos por qué fue encarcelado Monroy, ni cuál fue el desenlace. En cuanto a los moriscos, se trataba de algunos de los que habían quedado en el Reino después de la expulsión masiva que se llevó a cabo en el otoño de 1609<sup>40</sup>.

Entre 1617 y 1621 nos encontramos en la documentación con seis importantes licencias de exportación concedidas a los trinitarios de las Coronas de Castilla y Portugal. El 15 de junio de 1618 embarcaron en la saetía *Nuestra Señora de la Misericordia* y *S. Telmo* los trinitarios Fr. Pedro del Castillo, Fr. Andrés de Mansera y Fr. Diego de Ortigosa, de las provincias de Castilla y Andalucía, y Fr. Andrés de Alburquerque y Fr. Antonio de la Cruz, de la de Portugal. Los castellanos habían obtenido, el 26 de octubre de 1617, una autorización real para sacar 24.000 ducados y habían intentado ir, vía Sevilla, a Marruecos, pero Felipe III les había ordenado dirigirse a Argel desde Valencia. Llevaban doce cajas llenas de reales, con un total de 240.000, de los que 13.000 eran de particulares y no de limosnas, por lo que debían pagar derechos de los que estaban exentos el resto. Equivalían en total a 21.760 ducados y se completaban con las mercancías habituales, incluyendo una silla de terciopelo carmesí, que alcanzaban el valor de unos 535 ducados. Por su parte los portugueses tenían una licencia, fechada el 26 de mayo de 1618, para exportar diez mil ducados; de ellos sacaron cien mil reales (9.066'6 ducados) en 5 cajas, y telas por valor de poco menos de mil ducados<sup>41</sup>. Como se ve los tejidos habían dejado paso a la plata.

<sup>38</sup> *Ibid.*, fol. 96-101.

<sup>39</sup> *Ibid.*, fol. 112v-113.

<sup>40</sup> Henri Lapeyre, *Géographie de l'Espagne morisque*, Paris, 1959, p. 65.

<sup>41</sup> ARV, Real, 620, fol. 134-143.



Otra de las novedades introducidas en las licencias, posiblemente como consecuencia de la exportación masiva de dinero, es que se recomienda que antes de llevar este, se envíe una expedición que negocie el rescate presentando de momento garantías crediticias, y posteriormente se lleve el dinero. De haber tomado estas precauciones tal vez se hubieran evitado los problemas que los trinitarios padecieron en Argel en el verano de 1618. Como explican Fr. Andrés de Mansera y Fr. Diego de Ortigosa, cuando fueron a pedir licencia para salir, después de haber acabado de efectuar el rescate y estando ya sin dinero, les exigieron que pagasen nuevos e importantes derechos y les obligaron, además, a redimir muchos cautivos, bajo amenazas de que si no no les dejarían partir. Por mediación del hijo de D. Pedro de Contreras, secretario de cámara del Rey, que estaba cautivo, lograron dos préstamos, uno de 40.000 reales de Antonio Minaque, mercader francés residente en Argel, y otros cuarenta mil de James Fressel, cónsul inglés, con la obligación de devolverlos en Argel. Como consecuencia se vieron obligados a solicitar una nueva licencia de saca de 80.000 reales (7.253'3 ducados), que Felipe III les concedió el 12 de octubre de 1618, siempre que el dinero proviniese de la Corona de Castilla y no de Valencia. El expediente nos informa de cómo se procedió en este caso. El préstamo de Antonio Minaque debían pagárselo a Antonio Andeli y a Jaumet Garnier, marsellés, escribano y patrón respectivamente del barco en el que habían regresado de Argel con algunos cautivos. Para ello habían enviado a Valencia al arriero Diego García con los 40.000 reales castellanos. Tuviron, no obstante, nuevos problemas ya que las autoridades valencianas se negaron a dejarles sacar el dinero por no haber presentado justificante de que provenía de Castilla. Hubieron, pues, de adquirir mercancías y pagar derechos<sup>42</sup>.

Por su parte los trinitarios portugueses obtuvieron tres licencias más, dos de ellas Fr. Andrés de Albuquerque, por importe de 36.000 cruzados una (23 de diciembre de 1618) y 40.000 la segunda (15 de mayo de 1621). En virtud de la primera nos consta que organizó dos expediciones a Argel en 1619, una en febrero y otra en diciembre. Llevaban, en barcos catalanes, grandes cantidades de moneda – 12.000 libras en el primer viaje y 8.000 en el segundo – y algo, poco, en ropas. No obstante, después de ambos envíos, valorados globalmente en poco más de 22.000 libras, quedaban todavía casi 14.000 sin cubrir<sup>43</sup>. La última expedición preparada por Albuquerque, de que tenemos noticia, se efectuó en julio de 1621. Se embarcaron mo-

<sup>42</sup> *Ibid.*, fol. 144-152.

<sup>43</sup> *Ibid.*, fol. 153-164.

nedas en cajas y sacos por valor de 27.500 libras junto con algunas telas, entre ellas velos de seda. Si en los viajes anteriores no sabemos si Fr. Andrés viajó a Argel, en este se indica que delegó en el portugués Joan de Almeda<sup>44</sup>. Este último acompañó, como criado, a Fr. Antonio de Cruz cuando se desplazó a Argel en agosto de 1620, llevando 15 cajas de monedas de plata que importaban la enorme cantidad de 38.000 libras, completadas por casi mil libras en ropa. Con ello agotaba prácticamente la licencia de 40.000 cruzados otorgada por Felipe III el 12 de agosto de 1620<sup>45</sup>.

En estas últimas licencias se ordena que no se hagan celebraciones ni salgan con el estandarte de la Orden para evitar problemas y tensiones con los mercedarios a los que se ha concedido el privilegio de rescatar en la Corona de Aragón<sup>46</sup>. Pues bien, en el libro que analizo sólo se conserva un expediente protagonizado por la Orden de la Merced. El esquema es semejante a los anteriores : el 16 de marzo de 1620 el rey autoriza a Fr. Vicente Ferraro, redentor nombrado por Aragón, Cataluña y Navarra, y a Fr. Juan Bautista Grau, designado por Valencia, a sacar un total de 20.000 ducados procedentes de limosnas. Una vez más el Rey ordena que se embarquen por Valencia rumbo a Argel, y no hacia Marruecos, y esta vez se explican los motivos : en Marruecos están ya rescatando los mercedarios de Castilla y Andalucía. El embarque se efectúa en Valencia el 24 de septiembre y Fr. Juan Bautista y Fr. Vicente acompañados por cuatro criados, llevan personalmente a Argel las 18.000 libras en 9 cajas de monedas, y algo más de 2.000 libras en ropa<sup>47</sup>.

Un modelo particular lo constituye la actuación de representantes de algún colectivo que pretenden rescatar a sus patrocinados. En este apartado pueden reseñarse dos casos : el de los vecinos de las poblaciones de Denia y Jávea, y la actividad de Francisco de Aguiar en favor de los portugueses. Denia y Jávea, poblaciones de la comarca de Marina, dominios del duque de Lerma, estaban en una zona

<sup>44</sup> *Ibid.*, fol. 173-175. Menciona el texto como pasajero a «Joan de Almeda, portugues, a carrech del qua[l] va dita roba y dines y rescat per lo dit fray Andrés de Alburquerque».

<sup>45</sup> *Ibid.*, fol. 165-167.

<sup>46</sup> Véase, por ejemplo, fol. 135<sup>v</sup> : «No entren en este Reyno ni salgan del con estandarte de la dicha redempción ni con otra señal ni demostración della, ni salgan en público como a redemptores sino que prosedan en esta parte con mucho recato attento que todo esto, además que no es necesario ni de substancia para el intento que llevan, sería contra los privilegios concedidos en esta materia de redempción de cautivos a los religiosos y Orden de Nra. Sra. de la Merçed en ese Reyno y en los demás de la Corona de Aragón y daría ocasión a muchos inconvenientes y escándalos...».

<sup>47</sup> *Ibid.*, fol. 168-172.

especialmente amenazada por las correrías norteafricanas que se hicieron sentir especialmente a comienzos del siglo XVII. Antoni Pannes, ciudadano de Valencia, apoderado por ambas poblaciones para negociar en Argel, obtuvo una licencia real para llevar hasta tres mil ducados en mercancías para rescatar a los cautivos de dichas villas (30 de mayo de 1607). El 5 de noviembre de ese año se procedía al embarque en el Grao de Valencia de una serie de telas, algunas usadas e incluso rotas, valoradas en 2.772 libras<sup>48</sup>. Si se cumplió, como es de suponer, el objetivo de la expedición, las cantidades obtenidas de la venta en Argel de las telas debieron invertirse globalmente, deducidos los gastos, en el rescate. Esta era la finalidad básica, aunque tuviera que pasar por la intermediación de mercaderes.

La actuación del mercader Francisco de Aguiar es más compleja. Como él mismo expone a Felipe II, en 1582 había ido a Argel en compañía de los trinitarios a rescatar portugueses con veinte mil ducados concedidos al Reino de Portugal a tal efecto<sup>49</sup>. El caso es que la suma fue insuficiente para los muchos cautivos que allí había, muy posiblemente provenientes de la batalla de Alcazarquivir. Vuelto a Portugal, Aguiar obtuvo de los parientes y amigos de los cautivos hasta ocho mil ducados con los que pretende volver a Argel para rescatar a los que pudiese. Aunque el copista dejó pendiente acabar de copiar la licencia real, y nunca lo hizo, del resto del expediente se deduce que el 7 de agosto de 1584 Felipe II le concedió licencia de exportación de mercancías por el valor solicitado de los ocho mil ducados. Con ella en la mano se presentó ante el virrey de Valencia el 13 de diciembre y efectuó los trámites para embarcar en la *Santa María y S. Nicolás*, de mil quintales de desplazamiento, patroneada por el griego Dimitri León, con una tripulación de cuatro marineros, uno genovés y los demás originarios de puertos valencianos. El 14 de diciembre cargaban un total de 4.607 libras, de ellas mil cien en dinero y el resto en ropas y azulejos. En ese mismo barco, Francisco de Aguiar embarcó tejidos valorados en 2.125 libras como procurador de la noble doña Leonor de Cortinas, que contaba con una autorización de exportación de Felipe II, fechada en El Pardo a 6 de diciembre de 1578 y prorrogada en varias ocasiones. El documento inicial presenta la excepcionalidad de ser una cédula real no tramitada a través del Consejo de Aragón, sino del de Guerra, y el interés de estar destinado «para el rescate de Miguel de Servantes, su hijo,

<sup>48</sup> *Ibid.*, fol. 85-89.

<sup>49</sup> «Con los veynte mil ducados de que hizimos merced a aquell nuestro rey-no de Portugal»; El texto no aclara de forma suficiente si la «merced» consistía en 20.000 ducados o en una licencia para sacar esa suma. Me inclino más bien por la segunda opción; *ibid.*, fol. 23.

que fue captivo de los turcos en la galera *Sol*, viniendo de Italia»<sup>50</sup>. Año y medio más tarde, en abril de 1586, Francisco de Aguiar organiza una nueva expedición a Argel para completar los ocho mil ducados de su licencia<sup>51</sup>. Como se explica en la prórroga real, no había podido llevar más de cinco mil por la peste que había en Argel, y ahora se disponía a enviar el resto. Para ello embarca en la golondrina *Santa María* una larga lista de mercancías por valor total de 2.950 libras. También en esta ocasión completa lo cargado bajo su licencia con mercancías autorizadas por otras. Es el caso de la concedida, a título personal, al trinitario Fr. Miquel Lebres el 8 de marzo de 1586 por importe de dos mil libras<sup>52</sup>. Las mercancías, por ese valor, se embarcan también en la *Santa María* el 15 de abril de 1586. En definitiva, Francisco de Aguiar ha exportado a Argel mercancías por valor de 11.682 libras aprovechando su licencia y las de Dña. Leonor de Cortinas y Fr. Miquel Lebres.

Otro tipo es el de los particulares que solicitan licencia para llevar mercancías por un valor superior al de rescate exigido. Y a su vez debemos distinguir los casos en que el cautivo permanece en Argel de aquellos en que ya ha sido liberado y lo que se pretende es pagar deudas del rescate. No tenemos muchos ejemplos de los primeros. Ya hemos expuesto el caso de D. Fernán Álvarez de Ormazá. Recordar algunas particularidades: las mercancías, valoradas en 3.150 libras, se trasladan en un barco de Francisco de Gasparo Corso, lo que es una garantía para la operación dados los contactos de este, aunque no se dice que D. Álvaro de Bracamonte se desplace personalmente. Como vimos, el cautivo no está en Argel sino a bordo de la flota real, y en su lugar se rescata a otros y se traen mercancías. Dado que no se trata de rescates institucionales efectuados por las Órdenes religiosas, y por tanto no se hacen limosnas, se debe recuperar el dinero en su totalidad de los liberados y sus familias.

Reflexionemos; ¿fue la familia del cautivo o Gasparo Corso quién puso el dinero para adquirir las mercancías? El objetivo de la familia era traer libre a D. Fernán, el del mercader hacer negocio. Es posible que ambos se asociasen en el cargamento de la nave y en la consecución de los objetivos. La cantidad parece muy elevada incluso para un comendador de San Juan, por lo que hay que suponer que además del pago del rescate, se destinaba a obtener beneficios

<sup>50</sup> *Ibid.*, fol. 32<sup>bis</sup>; el conjunto del expediente cubre hasta el fol. 40<sup>o</sup>. Publicado por M. Velasco Santos, *Documento sobre el rescate de Cervantes...* cit. n. 3.

<sup>51</sup> ARV, Real, 620, fol. 41-47.

<sup>52</sup> *Ibid.*, fol. 48-58.

comerciales que resarcirían, en parte, del desembolso a la familia, suponiendo que ésta tuviera el capital suficiente, y que atraerían, en todo caso, el interés de los intermediarios imprescindibles en la operación. O, por el contrario, ¿fue Gasparo Corso quien puso las mercancías y la familia sólo el compromiso de rembolsar el coste del rescate, descontado algún interés por la cesión de la licencia de exportación?

No nos aclara mucho otro caso, ya que además el expediente está incompleto<sup>53</sup>. Se trata de la licencia concedida a Pedro de Carvajal, criado de Catalina de Austria, reina de Portugal, tía de Felipe II, que quiere rescatar a dos primos suyos – Francisco de Ayala y Antonio de Azevedo – que fueron capturados hacia 1568 viniendo de Génova. Esta vez Felipe II se la concede, el 12 de mayo 1573, por los seis mil ducados que solicitaba, sin ninguna rebaja. En diciembre realiza una primera expedición por la mitad del importe, que sigue pareciendo excesivo como pago del rescate; le vemos personalmente en Valencia, pero no queda claro si piensa embarcar para Argel, ya que habla de «*portar o fer portar*» las mercancías en la grandola patroneada por el marsellés Francisco Sasso, que actúa como avalista junto con el mercader valenciano Francisco de Requena. Las preguntas siguen en el aire ¿quién pone el dinero? ¿cuál es la aportación de la familia? Tampoco resuelve el problema la actuación de Josep Metge, ya analizada, porque aunque dice que quiere rescatar «deudos», luego nos enteramos que tiene un almacén abierto en Argel y podemos suponer que le mueve más el comercio que el rescate. El último de los casos contenidos en el libro, fechado en 1650, es bastante más claro: el patrón Juan Lucas, vecino de Tarragona, ha sido capturado con su saetía y su tripulación compuesta por 15 hombres. Él ha podido regresar para buscar el rescate y pide licencia para exportar cien quintales de lana adquiridos por él y con los que piensa rescatarles<sup>54</sup>. Felipe IV se la concede por los servicios que Lucas le ha hecho en la defensa de Tarragona durante la guerra de Cataluña. Pero estamos ante un caso distinto, de rescate directo, sin intermediarios, y donde lo que se exporta es el importe del rescate.

Aunque con intermediarios, observamos varios casos en que también parece que lo que se autoriza a exportar es el precio del rescate y no cantidades muy superiores. Se trata de licencias otorgadas por el virrey de Valencia, o su lugarteniente, y que aparecen intercaladas entre las expediciones hechas en virtud de otras reales. Así, en

<sup>53</sup> *Ibid.*, fol. 15-22<sup>v</sup>.

<sup>54</sup> *Ibid.*, fol. 177-181. Dice textualmente que era «cantidad equivalente al rescate de sus compañeros a que quiere acudir a su costa».

la saetía de Gasparo Corso que lleva el rescate de D. Fernán Álvarez de Ormazza se embarcan también 2.800 reales (253'8 ducados) para el de un jesuita y tres paños para rescatar a un niño, nieto de una pescadora<sup>55</sup>. Y semejantes, aunque la mercancía fuera humana, eran las autorizaciones para pasar esclavos moros y cambiarlos por cautivos cristianos, que ya hemos citado.

También hemos hecho mención a las dos licencias particulares que aprovecha Francisco de Aguiar y que se caracterizan principalmente porque los beneficiarios ya están libres. La del trinitario Fr. Miquel Lebres se le otorga a título personal, no a la Orden, para pagar lo que debe de su rescate. En efecto, se nos explica que hace cuatro años, yendo desde Tortosa a Mallorca a visitar un monasterio fue capturado y llevado a Argel donde ha estado cautivo tres años y padeció «innumerables tormentos» hasta que unos mercaderes franceses dieron fianza de su rescate. El Rey trató de ayudarle con diversos expedientes : primero le concedió para su rescate, y el de otros dos religiosos, tres ingleses, que no fueron suficientes. Debo manifestar mi extrañeza ante las características de un trueque que pone de manifiesto que los hombres no dejaban de ser una mercancía en este tráfico. Pero el valor estimado de los trinitarios era superior al de los ingleses ofrecidos a cambio. Felipe II le concedió entonces 800 escudos sobre los arroces de Valencia, es decir, debe entenderse que sobre las licencias que se vendían para poder sembrar arroz. Tampoco tuvo efecto. Finalmente Fr. Lebres solicita una licencia por un montante de ocho mil libras, que se le concede por dos mil y que utilizó Francisco de Aguiar en 1586.

El otro ejemplo, significativo sin duda, es el de Miguel de Cervantes; aunque Astrana Marín, siguiendo a Fernández de Navarrete, expuso los pormenores, y Bonifacio Porres ha vuelto a publicar posteriormente los documentos básicos provenientes del libro de la redacción del Archivo Histórico Nacional, la complejidad de la redacción y de las equivalencias monetarias no ha dejado de provocar confusiones<sup>56</sup>.

Como refiere Astrana : «Fray Juan [Gil...] corrió a hablar con Hazán. Accedió éste a libertar el cautivo; pero a condición de que los 500 escudos de oro de su rescate [...] habían de serlo en oro, en escudos de oro de España. Otra dificultad. El trinitario apenas poseía sino doblas, y el quebranto era grande al trocarlas por monedas

<sup>55</sup> *Ibid.*, fol. 12.

<sup>56</sup> Luis Astrana Marín, *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, 1948; Bonifacio Porres Alonso, *Libertad a los cautivos : actividad redentora de la Orden Trinitaria*, Córdoba, 1997-1998; Martín Fernández de Navarrete, *Vida de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, 1819.

de oro»<sup>57</sup>. Según el texto del rescate<sup>58</sup> los 500 escudos equivalían a 1.340 doblas; dado que la familia había adelantado 300 ducados, que equivalían a algo más de 775 doblas, faltaban otras 565. Fr. Juan Gil aportó 50 doblas de una limosna dejada por Francisco de Caramanchel y otras 50 de la limosna general de la redención, pero seguían faltando 465 doblas, que se tomaron de otros rescates que no pudieron efectuarse por estar ausentes los cautivos a quienes se destinaban. Efectuado el rescate, Cervantes «hiço obligación por dos mill reales», que equivalen a esas 465 doblas, o a unos 180 ducados. El problema que ha provocado confusión es que Hazán Bajá exigía el pago en escudos de oro y Fr. Juan Gil sólo tenía 280 y tuvo que cambiar doblas por escudos a mercaderes musulmanes para lograr los 220 escudos que faltaban. Pero el acreedor de Cervantes era la Orden de la Trinidad, no los mercaderes argelinos, y lo que se debía eran solo 180 ducados.

Unos años antes, en 1578, doña Leonor de Cortinas – haciéndose pasar por viuda con la evidente intención de inspirar más lástima – había solicitado una licencia de saca de mercancías de Valencia a Argel por valor de 8.000 ducados para el rescate de su hijo Miguel. Alegaba que había gastado ya 300 ducados en rescatar a su otro hijo Rodrigo y que no tenía hacienda de que rescatar a Miguel por el que pedían «muy excesivo prescio» al creer que era «hombre de caudal» debido a las cartas de recomendación de D. Juan de Austria y del duque de Sessa que traía. El Consejo de Guerra, en consideración de lo que los dos hermanos habían servido al Rey, le concedió licencia de saca por valor de 2.000 ducados y por un plazo de ocho meses<sup>59</sup>. A pesar de la importante rebaja, lo concedido era muy superior al rescate de Miguel de Cervantes.

Si Dña. Leonor hubiera tenido los 2.000 ducados para invertirlos en mercancías no hubiera habido mayor problema, al menos financiero, en lograr la liberación de Miguel, pero evidentemente no era el caso. La licencia fue renovándose en sucesivas ocasiones : así lo fue el 5 de marzo de 1579, el 19 de agosto siguiente y el 17 de Enero de 1580<sup>60</sup>. Con ocasión de esta última renovación, hay una nota de sumo interés

<sup>57</sup> Luis Astrana Marín, *Vida de Cervantes...* cit. n. 56, III, p. 86-87.

<sup>58</sup> Puede verse en Luis Astrana Marín, *Vida de Cervantes...* cit. n. 56, III, p. 90-92 y en Bonifacio Porres, *Libertad a los cautivos...* cit. n. 56, p. 317-318.

<sup>59</sup> La consulta favorable del Consejo de Guerra es de 30 de noviembre de 1578, y la cédula real dirigida al virrey de Valencia, duque de Nájera, esta fechada en El Pardo el 6 de diciembre. P. Ferrer y Ruiz Delgado, *Documentos relativos al rescate de Cervantes*, en *Revista de archivos, bibliotecas y museos*, 31 de diciembre de 1883, p. 423-424.

<sup>60</sup> Las renovaciones de 1579 pueden verse en el artículo citado en la nota anterior, p. 425-426. La de 1580 está tomada de la Información de Argel; véase Luis Astrana Marín, *Vida de Cervantes...* cit. n. 56, III, nota 124, p. 85.

para comprender el mecanismo que estudiamos. Dice : «Esta merced desta cédula no está aún despachada ni vendida, porque no dan por ella sino sesenta ducados». Es decir, ofrecían el 3% del valor autorizado de exportación de mercancías, y la familia no accedió a venderla y continuó pidiendo prórrogas. En definitiva, la licencia aportaba al cautivo, o a su familia, una ayuda. Tras sucesivas prórrogas<sup>61</sup>, la última de 11 de agosto de 1584, Dña. Leonor colocó la licencia a Francisco de Aguiar, por una cantidad que no conocemos. ¿Llegó a liquidar con ello la deuda de 180 ducados? No, ya que esto hubiera supuesto que Aguiar le hubiera dado un 9% del importe total autorizado para la exportación y esto contrasta con lo que observamos en otros casos contenidos en el libro, como es la licencia concedida a los jesuitas y, en particular, en un par otorgadas a soldados y sus familias que solicitan una ayuda por los servicios prestados.

Los jesuitas necesitaban la enorme cantidad de 8.000 ducados para rescatar a diez cautivos de la Orden, de la provincia de Aragón, apresados cuando venían de Mallorca. Felipe III (14 de marzo de 1609) les concede que puedan sacar tantas mercancías como sea necesario para que les queden francos 1.000 ducados. Aprovechando esta licencia se van a efectuar tres expediciones : La primera corre a cargo del cónsul francés en Argel, Pedro Vias, y el 31 de mayo de 1610 se embarcan mercancías, ropas en su casi totalidad, por valor de 4.821'5 libras, quedando 193 de beneficio a los jesuitas – «*val de profit als pares de la Companya de Jesus*», dice el texto –, es decir un 4%. De la segunda expedición, después de conseguir una prórroga de la licencia, se hace cargo el francés Juan Marin y se remiten a Argel, en julio de 1616, vía Barcelona, productos textiles por valor de 1.375 libras. Esta vez el documento es más explícito : les ha quedado franco a los padres de la Compañía, «a raho de 4 £ per 100 £», 55 libras<sup>62</sup>. Conocemos una tercera expedición un año más tarde, realizada en la nave inglesa *La Voluntad de Dios*. Es el capitán Cristóbal Bruch, avalado por dos caballeros Juan Bautista Baldrés y Pedro de Caspe, el que firma la obligación. Con la licencia de la Compañía se ha cargado por valor de 1.365 libras, incluyendo 5.400 reales castellanos para el rescate de Pedro de Brizuela. Los jesuitas obtienen francos, de nuevo al 4%, 54'6 libras<sup>63</sup>. La Compañía no logra cubrir el cupo concedido de exportación ni siquiera en tres expediciones; a duras penas ha superado las 300 libras.

Si la Compañía de Jesús tenía como objetivo rescatar a los diez

<sup>61</sup> Se menciona una de 27 de mayo de 1582 en el expediente del Archivo de Reino de Valencia que estudiamos. Véase también M. Velasco Santos, *Documento sobre el rescate de Cervantes...* cit. n. 3.

<sup>62</sup> ARV, Real, 620, fol. 108-114.

<sup>63</sup> *Ibid.*, fol. 123-127.



jesuitas cautivos, en ninguna de las dos solicitudes de soldados se menciona la necesidad de rescatar cautivos. El alférez Juan Gómez, natural de Denia alega su mucha necesidad y su 14 años de servicio en Piamonte y Lombardía. Felipe III le autoriza a sacar tantas mercancías como sea necesario para que le queden francos 150 ducados, lo que equivalía a 165 libras. No consigue alcanzar la cantidad en las dos ocasiones que conocemos y en que actuó de apoderado suyo Jorge Bartholí. En 1604 exportó por valor de poco más de 2.600 libras, y el beneficio para el alférez, que se calculó al 2%, fue de 52,13 libras; en 1609 sólo pudo obtener el uno por ciento de las 4.841 libras, es decir 48'4. Como indica el documento, le faltaban para completar la licencia 64'37 libras<sup>64</sup>.

La historia los hermanos Modronyo es más dramática : Juan y Jerónimo habían servido en Flandes; Juan murió en el socorro de la Mámora y Jerónimo como consecuencia de una larga enfermedad – «adoleció de graves y prolixas enfermedades» –. Otro hermano, Joaquín, fue durante 14 años subalcaide de Játiva, donde permaneció incluso durante la epidemia de peste, y después oficial de los derechos reales en Valencia. Gastó su patrimonio en ayudar a sus hermanos y a una hermana soltera. El solicitante, Cristóbal Modronyo, clérigo, se quedó paralítico de medio cuerpo – «se pasmó de medio cuerpo abaxo» – cuando se iba a ordenar sacerdote. Felipe III, el 12 de junio de 1616, le otorga una ayuda de costa de 500 ducados mediante una licencia para llevar a Argel tantas mercancías para que le quede libre esa cantidad<sup>65</sup>. Es el mercader francés Antonio Masuer, ya citado, quien se encarga de la primera operación en 1617, y embarca mercancías diversas por valor de 3.130 libras, de las que a razón del 2% le quedan a Madronyo 62'6. Muchas otras más deberían realizarse para llegar a las 500, pero no tengo noticia de ninguna de ellas.

\* \* \*

En este proceso de tramitación vemos intervenir a una gran variedad de personajes, del Virrey abajo casi todos : participan jueces de la Audiencia, alguaciles, escribanos, notarios, expertos tasadores, todos ellos cobrando sus dietas. No nos debe extrañar la participación de múltiples mercaderes, ni que entre ellos figuren – estamos en la Valencia del tránsito del siglos XVI al XVII, donde existe una numerosa colonia gala – numerosos franceses, como el citado Antonio Masuer. Hemos visto intervenir también activamente al cónsul fran-

<sup>64</sup> *Ibid.*, fol. 79-84 y 102-109, Véanse en especial las cuentas del fol. 102<sup>v</sup>.

<sup>65</sup> *Ibid.*, fol. 128-133.

cés en Argel, y de forma indirecta, como prestamista, al inglés. Inglés era alguno de los navíos en que se llevan las mercancías a Argel.

Pero quería llamar la atención sobre el nivel más bajo de todo este mundo : el de los marineros y pequeños patronos. Por ejemplo, el patrón de la embarcación de Francisco de Gasparo Corso que en 1584 llevó el producto de la licencia de Dña. Leonor de Cortinas, y que vuelve a aparecer más adelante varias veces, sabemos que se llamaba Dimitri León y era griego. Le vemos actuar de patrón, de piloto e incluso de marinero. Le vemos también como consignatario de parte de las mercancías embarcadas bajo la licencia de unos trinitarios. En efecto, dos expedientes totalmente anómalos de 1587 y 1588, que recogen embarcaciones efectuadas por comisión de Fr. Francisco Pozuelo, trinitario castellano, detallan exclusivamente los consignatarios de las mercancías. Y si en el primero todavía aparece Fr. Pozuelo con la mitad de las mercancías inscritas, en la segunda no figura ni él ni su compañero de hábito Gonzalo Alonso de Burgos<sup>66</sup>. Y lo llamativo es que tampoco aparecen consignadas a nombre del representante de los trinitarios. En efecto, el título del segundo expediente dice : «La embarcación que Alonso de Ribera hizo de tres mil ducados por la comisión y facultad que los reverendos fray Francisco del Pozuelo y Gonçalo Alonso de Burgos del Orden de la Sanctíssima Trenidad hizieron es la siguiente», y a continuación una lista de mercancías por un total de 3.119'75 libras consignadas bajo numerosos nombres, pero sin que ninguno sea el de los titulares ni su representante. En cambio encontramos otros ya conocidos, en primer lugar a Dimitri León, que lleva consignadas en la primera de ellas mercancías por valor de 226'7 libras y en la segunda por 70'5. Y junto a él a Pere Pelegrí – el que tenía un hermano renegado en Argel – con 183 y 217 libras respectivamente, además varios mencionados como marineros en otras expediciones. Con ello simplemente se constata lo ya sabido sobre la participación de la marinería en el tráfico comercial y que, en definitiva, el rescate de cautivos no dejaba de ser un tráfico más. Se observa así una profunda interconexión entre los intereses de cuidar por el bien de las almas o la libertad de las personas con las necesidades del comercio.

\* \* \*

Como conclusión, y aunque quedan bastantes interrogantes sin responder, creo que las licencias reales las necesitaban sobre todo las Órdenes redentoras de cautivos para poder efectuar las grandes sacas de dinero que hemos visto. Servían a los cautivos y sus fami-

<sup>66</sup> *Ibid.*, fol. 65-68.

lias para negociar con ellas y obtener una ayuda para el rescate de los mercaderes interesados en comerciar con Argel, más que para llevar el importe del rescate, que vemos remitir, con muchos menos trámites, mediante licencias del Virrey. Eran el lubricante para el tráfico mercantil entre Valencia y Argel. Pero, en especial, eran de gran interés para la propia Monarquía Católica. En efecto, esta despliega un enorme mecanismo autojustificativo de control, aplicando el principio de la excepción permanente. En esta política influyen dos factores : uno ideológico, con interés económico : justificarse ante la Santa Sede de quien depende la concesión de la Cruzada. Otro político con un trasfondo ideológico : el control del tránsito oficial a Argel le permitía hacer mercedes y mostrar una generosidad que no costaba nada, o casi nada, a las arcas reales. Encubre, así, su falta de atención, su desinterés por la suerte de los cautivos, en particular sobre los que lo fueron en servicio a la Monarquía, como Cervantes, y descargaba el peso mayoritario del rescate sobre las familias.

Rafael BENÍTEZ

